

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE

Tunnel sous la Manche

et le

DROIT INTERNATIONAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le 25 Juin 1915, à deux heures

PAR

Constantin-J. COLOMBOS

DOCTEUR EN DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BRUXELLES

Président : M. RENAULT.

Suffragants { MM. WEISS, *Professeur.*

JOSEPH BARTHÉLEMY, *Agrégé.*



PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT, 14

1915



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552826_0003

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE

Tunnel sous la Manche

et le

DROIT INTERNATIONAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le 25 Juin 1915, à deux heures

PAR

Constantin-J. COLOMBOS

DOCTEUR EN DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BRUXELLES

Président : M. RENAULT.

Suffragants } MM. WEISS, *Professeur.*
JOSEPH BARTHÉLEMY, *Agrégé.*



PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT, 14

1915



La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

BIBLIOGRAPHIE

- Azuni** (Dominique-A.). — Système universel des principes du droit maritime de l'Europe, an VI.
- Barclay** (Sir Thomas). — La mer territoriale, *Annuaire de l'Institut de droit international*, 1912.
- Boyd** (W.-Dawkins). — The Channel Tunnel. — *Contemporary Review*, vol. 43 (1883), p. 245.
- The Channel Tunnel. — *Encyclopædia Britannica*, vol. 26 (New Volumes, 1902), p. 654.
- The Channel Tunnel. — *Manchester Geological Society*, 2 mai 1882.
- Brabourne** (Lord). — The Channel Tunnel. — *Contemporary Review*, vol. 41 (1882), p. 528.
- Bramwell** (Sir Frederick). — The making and working of a Channel Tunnel. — *Royal Institute Proceedings*, 19 mai 1882.
- Correspondence with reference to the proposed construction of a Channel Tunnel. Presented to both Houses of Parliament, 1882 (C. 3358).
- Crampton**. — Creusement du tunnel sous-marin entre Calais et Douvres. — *Mémoires Soc. Ingén. Civil*, 4^e série, vol. 6.
- De Gamond** (Thomé-A.). — Etude sur l'avant-projet du tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre, reliant, sans rompre charge, les chemins de fer de ces deux pays par la ligne de Gris-Nez à Eastware, 1857.
- Plans du projet nouveau du tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre, produit à l'exposition universelle de 1867-1869.
- De Martens** (F.). — Le tribunal d'arbitrage de Paris et la mer territoriale. — *Revue générale de droit international public*, 1894, p. 32.
- De Récy** (R.). — La propriété des mines. — *Revue des Deux Mondes*, novembre 1889.
- Despagnet** (Frantz). — Les câbles sous-marins. — *Revue générale de droit international public*, 1900, p. 796.
- Duchanoy**. — Rapport sur la constitution du fond du détroit, 1891.

- Dunsany** (Lord). — The Channel Tunnel. — *Nineteenth Century and After*, février 1882, p. 288.
- Dupuis** (Charles). — L'Institut de droit international et la question des câbles sous-marins en temps de guerre. — *Revue générale de droit international public*, 1903, p. 546.
- Fauchille** (Paul). — Du blocus maritime, 1882.
- Féraud-Giraud** (L.). — Des hostilités commencées sans déclaration. — *Revue de droit international et de législation comparée*, 1885, p. 36.
- Fleury** (J.). — La traversée de la Manche. — *Revue des Deux Mondes*, 15 août 1892, p. 860.
- Fowler** (John). — The Channel Tunnel. — *Nineteenth Century and After*, mars 1882, p. 337.
- Freemantle** (Edw.-R.). — The Channel Tunnel. — *Nineteenth Century and After*, janvier 1914, p. 218.
- Geouffre de Lapradelle** (A.). — Le droit de l'Etat sur la mer territoriale. — *Revue générale de droit international public*, 1898, p. 264-284 et 309-347.
- Godey**. — La mer côtière, 1896.
- Goldwin** (Smith). — The Channel Tunnel. — *Nineteenth Century and After*, mars 1882, p. 333.
- Grotius** (Hugo). — Mare Liberum, seu de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia, 1845.
- Hall** (W.-Edm.). — A treatise on the Foreign powers and jurisdiction of the British Crown, 1894.
- Hansard's Parliamentary Debates*, London, 1882 et s.
- Jèze** (Gaston). — Etude théorique et pratique sur l'occupation comme mode d'acquérir les territoires en droit international, 1896.
- Jouhannaud** (P.). — Les câbles sous-marins et leur protection en temps de guerre, 1904.
- Knowles** (James). — The Channel Tunnel. — *Nineteenth Century and After*, avril 1882, p. 495.
- The Channel Tunnel. — *Fortnightly Review*, janvier 1907, p. 174.
- Lenthéric** (Charles). — La traversée du Pas de Calais. Bac, pont ou tunnel ? — *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} juin 1904, p. 673.
- Leroy-Beaulieu** (Paul). — Le tunnel sous la Manche. — *Economiste français*, 14 avril 1883.
- Le tunnel sous la Manche. — *Economiste français*, 30 août 1913.
- Macdonell** (Sir John). — The Channel Tunnel. — *Nineteenth Century and After*, janvier 1907, p. 188.

Oppenheim (L.). — Der Tunnel unter dem Aermelkanal und das Völkerrecht. — *Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht*, tome II, (1908), p. 1.

Ortolan (Théodore). — Règles internationales et diplomatie de la mer, 1864.

Pillet (A.). — Les lois actuelles de la guerre, 1901.

— Le droit de la guerre, 1894.

Pont sur la Manche. — Brochure publiée par la Société d'études et de construction d'un pont sur la Manche, 1892.

Price (Georges). — Le tunnel sous la Manche. — *Revue des Français*, 30 octobre, 10 et 20 novembre 1913.

Renaud. — Rapport sur la reconnaissance hydrographique et géologique du Pas de Calais, faite en juillet et en août 1889, en vue du projet d'établissement d'un pont sur la Manche, 1890.

Renault (Louis). — De la protection internationale des câbles télégraphiques sous-marins. — *Revue de droit international et de législation comparée*, tome XII (1880), p. 251.

— Espagne et Etats-Unis. — Rupture du câble entre Hong-Kong et Manille. — *Revue générale de droit international public* (1900), p. 270.

— La guerre maritime. (Dans son cours de 1912-1913).

Report from the Joint Select Committee of the House of Lords and the House of Commons on the Channel Tunnel; together with the proceedings of the Committee, minutes of evidence, and appendix. Session 1883 (47).

Robin (Raymond). — Le tunnel sous la Manche et le droit international. — *Revue générale de droit international public*, 1908, p. 50.

Russell (W.-E.-George). — The Channel Tunnel. — *Nineteenth Century and After*, janvier 1907, p. 185.

Sartiaux (Albert). — Le tunnel sous la Manche. — *Revue politique et parlementaire*, juillet 1906, tome 49, p. 5.

— Le tunnel sous-marin, Lille 1907.

— Le tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre, *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} octobre 1913, p. 543.

Selden. — Mare Clausum seu de dominio maris libri duo, 1636.

Tylden (Wright). — The Channel Tunnel. — *North of England Institute of Mining and Mechanical Engineering*, vol. XXI, 1882.

Valbert (G.). — L'agitation anglaise contre le tunnel de la Manche. — *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} juin 1882.

Viernot. — Un grand problème : le tunnel sous la Manche, 1908.

AVANT-PROPOS

La question d'unir l'Angleterre au Continent européen par un tunnel sous-marin, après avoir été discutée pendant tout le cours du dix-neuvième siècle, est actuellement à l'ordre du jour. Combattue vivement en Angleterre dans le siècle dernier pour des raisons de défense et de sécurité nationales, elle semble actuellement sur le point d'être réalisée. Le symptôme de l'évolution rapide avec laquelle les problèmes nouveaux que le progrès et la science moderne font naître, sont résolus par le droit international, nous fait espérer que les préjugés contre sa réalisation sont destinés à disparaître. Quand on se rappelle l'opposition du duc de Wellington aux expositions universelles en 1851, ou la lutte de Palmerston contre le projet du Canal de Suez ou bien les idées de Bright que l'invention des bateaux à vapeur constituait un danger pour l'Angleterre et faciliterait son invasion, et que pourtant tous ces projets furent accomplis sans que l'Angleterre ait eu à en souffrir, mais qu'au contraire c'est elle qui en tira les plus grands avantages, l'idée d'un tunnel sous la Manche ne nous paraît pas sortir du domaine pratique. Sa construction soulèvera des difficultés qui ne se sont pas encore présentées dans l'Histoire du droit international.

Il nous suffira d'en citer ici un seul exemple : celui du régime juridique du sous-sol de la mer, question que la réalisation de cette entreprise fera naître pour la première fois en droit international.

Il nous a donc paru intéressant de nous arrêter un moment sur cette question et d'essayer de faire l'étude — étude qui dans les conditions actuelles de nos connaissances ne peut être qu'imparfaite — des problèmes que la construction de cette œuvre du génie industriel et de la puissance financière de notre époque soulèvera en droit international.

Paris, juillet 1944.

CHAPITRE PREMIER

Exposé historique au point de vue diplomatique et administratif

La première idée d'un tunnel sous la Manche remonte à 1802, et c'est à un Français qu'on la doit : à cette date, en effet un projet de tunnel sous-marin fut présenté à Napoléon par un ingénieur des mines, du nom de Mathieu. Projet qui, d'ailleurs, n'avait et ne pouvait à cette époque avoir aucune valeur technique. Il ne s'agissait alors que de donner passage à la malle-poste ; et comme le trajet en voiture eût été fort long, comme les problèmes d'aération et d'éclairage étaient difficiles à résoudre, Mathieu avait divisé son tunnel en deux parties d'une quinzaine de kilomètres chacune et débouchant toutes deux au banc sous-marin de Varnes, situé à peu près au milieu du détroit. Ce banc, qui n'est immergé que d'une quinzaine de mètres sous l'eau devait être exhaussé par de puissants remblais et transformé en une grande île artificielle sur laquelle on aurait bâti une ville internationale, avec un port de refuge situé entre les deux mers de la Manche et du Nord ; dans chaque partie du tunnel aurait été établie une route pavée, éclairée par des becs à huile et aérée par des cheminées émergeant de l'eau à l'air libre (1).

(1) Sartiaux, *Le tunnel sous la Manche*, *Revue politique et parlementaire*, juillet 1906, p. 6.

Tout chimérique que soit un tel projet, il n'en est pas moins intéressant à rappeler : son élaboration suivit de près la conclusion de la paix d'Amiens, et dès la première heure, nous voyons ainsi l'idée du tunnel sous-marin associée à un rapprochement franco-anglais. Nous verrons plus d'une fois encore dans la suite de cet historique que l'histoire du tunnel sous la Manche a passé par les mêmes étapes, les mêmes vicissitudes que l'histoire des relations entre la France et l'Angleterre. En effet, dès le commencement du dix-neuvième siècle, le grand homme d'Etat anglais Fox considérait le tunnel comme l'un des moyens les plus efficaces pour réaliser et pratiquer l'entente anglo-française, et, lorsqu'il s'en entretint avec le Premier Consul, celui-ci prononça, paraît-il, les paroles suivantes : « C'est une des grandes choses que nous pourrions faire ensemble » (1).

Ce projet de Mathieu fut suivi d'un grand nombre d'autres, aussi chimériques que le sien et dont nous croyons inutile de donner ici la liste. Mais vers le milieu du dix-neuvième siècle, l'étude du tunnel sous-marin entra dans sa phase scientifique et des projets virent le jour qui méritaient désormais d'être sérieusement pris en considération.

Si le tunnel sous la Manche apparaît aujourd'hui comme parfaitement réalisable, c'est en grande partie à

(1) Rapport de la Commission chargée d'examiner le projet de loi pour la déclaration d'utilité publique du tunnel, etc. *Channel Tunnel Correspondence*, p. 119; Sartiaux, *op. cit.*, p. 7.

Thomé de Gamond qu'on le doit (1). Ancien élève de Water Staat à Bruxelles, ingénieur civil hydrographe des mines, docteur en droit, docteur en médecine, officier du génie militaire, il consacra sa vie et sa fortune à rechercher la solution de ce problème. Il a successivement repris et émis toutes les conceptions imaginables, il a présenté toute une série de projets dont chacun marquait un progrès sur celui qui le précédait immédiatement; tunnel immergé construit à l'aide de tubes métalliques, entrant les uns dans les autres à la façon des tubes d'un télescope (projet de 1834); tunnel immergé représenté par une voûte sous-marine en béton au fond de la mer (projet de 1835); bac flottant sur le détroit en rapprochant sur la mer, au moyen de maçonneries hydrauliques, les falaises des deux rivages (projet de 1837); isthme de Douvres établi artificiellement par l'immersion au fond du chenal, de blocs en béton avec trois passages pour la navigation (projet de 1840); enfin, tunnel sous-marin analogue à celui que les projets actuels proposent d'établir (2). Vingt-cinq années durant, Thomé de Gamond travailla à la réalisation de ce projet d'un tunnel sous-marin, le premier il eut la notion exacte que des études géologiques approfondies étaient impérieusement nécessaires avant de songer à pénétrer sous le lit de la mer et il les entreprit avec ses seules ressources, explorant avec une ténacité et un courage inlassable, le détroit

(1) W. Boyd Dawkins, *Encyclop. Britannica*, vol. 26, p. 654.

(2) Sartiaux, *op. cit.*, p. 8.

entre Douvres et Calais, en 1833, puis en 1838 et 1839, enfin de 1851 à 1855. Pour étudier le sol sous-marin, il eut l'audace, assisté seulement d'un pilote et de quelques matelots de Boulogne, de se faire descendre, attaché par une simple corde au fond de la mer par des profondeurs de trente-trois mètres et lesté de sacs de galets d'un poids total de 80 kilogrammes ! En 1856, il présenta à l'empereur Napoléon III un projet de tunnel qui fut accueilli favorablement aussi bien en Angleterre qu'en France (1). En 1867, il perfectionna le projet et fit figurer de nouveaux plans à l'Exposition universelle de Paris de cette année (2). Le moment était bien choisi, l'Exposition étant une occasion de rapprochement entre Anglais et Français. D'autre part, les grands travaux qui, à cette époque, venaient d'être menés à bonne fin, permettaient d'envisager sérieusement la possibilité de faire disparaître la barrière maritime par laquelle l'Angleterre est séparée du Continent. Déjà, en effet, en 1867, le succès du percement de l'isthme de Suez était assuré ; le creusement du tunnel du Montcenis touchait à sa fin (3).

Malgré sa foi et son courage et ses efforts sans cesse

(1) A. Thomé de Gamond, Etude de l'avant-projet du tunnel sous-marin entre l'Angleterre et la France, reliant sans rompre charge, les chemins de fer de ces deux pays par la ligne de Gris-Nez à Eastware, Paris, 1857.

(2) A. Thomé de Gamond, Plans du projet nouveau du tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre, produit à l'exposition universelle de 1867, Paris, 1869.

(3) Exposé des motifs du projet de loi de concession du tunnel. *Journal officiel*, 30 janvier 1875.

renouvelés, Thomé de Gamond ne put cependant réaliser ses projets. Dans l'exposé de l'un de ses plans, l'ingénieur écrivait : « J'ai poussé mes études jusqu'à la limite de mes forces personnelles. Il faut actuellement que ce travail soit repris par des intelligences collectives, très versées dans la physiologie des roches et dans l'exploitation des gîtes souterrains ».

En 1868, cette association d'intelligences collectives s'était constituée sous la forme d'un comité franco-anglais qui se donna pour but de poursuivre la création d'une société définitive en vue de la construction et de l'exploitation d'une ligne sous-marine. Il importait d'abord d'avoir recours à l'intervention des pouvoirs publics et de s'assurer de leur concours éventuel. Dans ce but, Richard Grosvenor, président du Comité anglais, dès 1868, se mit en relations avec le Gouvernement français et lui soumit ses projets en sollicitant, en même temps que les autorisations nécessaires pour exécuter les travaux, une subvention de vingt-cinq millions sous forme de garantie. La commission instituée pour examiner cette demande, se divisa, ainsi d'ailleurs que les conseils des ponts et chaussées et des mines, dans leurs avis des 25 mars et 30 avril 1869 ; les uns opinant pour une prudente réserve de l'Etat dans une entreprise aussi aléatoire, les autres manifestant au contraire une confiance plus entreprenante (1).

(1) M. Krantz, député, dans son Rapport, *Journal officiel* du 2 août 1875, p. 6226.

A cette date le projet du tunnel était si populaire en Angleterre qu'une pétition fut présentée en sa faveur à l'Empereur français et on y releva les principales raisons qui devaient favoriser son adoption, c'est-à-dire le développement du commerce et le perfectionnement des relations sociales entre les deux pays. Parmi les signatures nombreuses, on note des personnalités appartenant à tous les courants politiques et commerciaux du pays (1).

Le Gouvernement français entama, pourtant, des négociations avec le Gouvernement anglais le 2 avril 1870 ; à l'instigation du comité franco-anglais, l'ambassadeur de France, le marquis de Lavalette, demanda au ministre anglais des affaires étrangères s'il admettait en principe l'entreprise et s'il serait disposé à régler par une Convention diplomatique les conditions auxquelles la construction et l'exploitation de la voie nouvelle seraient autorisées (2) :

Lord Clarendon répondit que l'Angleterre pouvait seulement garantir l'honorabilité et la bonne foi des sujets britanniques intéressés dans le projet, mais qu'elle ne pouvait encore, à défaut des données nécessaires, se prononcer sur la possibilité d'exécuter une aussi grande entreprise et sur son coût (3). M. de Lavalette insista pour obtenir une réponse plus favorable, mais la guerre franco-allemande interrompit les négociations.

(1) M. Boyd Dawkins, *Contemporary Review*, vol. 43 (1883), p. 245.

(2) *Channel Tunnel Correspondence*, p. 1.

(3) *Ibid.*, p. 3.

Elles reprirent aussitôt après ; dès le 30 novembre 1871, M. de Rémusat, ministre des affaires étrangères à Paris, renouvelle la question déjà posée au Gouvernement anglais par M. de Lavalette (1). Le Board of Trade consulté donna un avis favorable, sous la réserve de l'impossibilité d'accorder un monopole perpétuel à une compagnie privée (2), et le 24 juin 1872, lord Lyons, ambassadeur d'Angleterre à Paris, agissant en vertu d'instructions reçues de son gouvernement, remit à M. de Rémusat une note très explicite, où le Gouvernement anglais donnait son adhésion de principe au tunnel projeté entre la France et l'Angleterre sous la réserve relative au monopole formulée par le Board of Trade (3). Des pièces diplomatiques postérieures prouvent cette adhésion, et cette fois, il faut remarquer que c'est sous l'initiative du Board of Trade et de lord Granville, ministre des affaires étrangères dans le cabinet Gladstone, que le projet est repris. Dans sa communication à lord Lyons du 23 juillet 1873, lord Granville lui transmet des explications sur la conduite qu'il doit tenir dans ses pourparlers avec le Gouvernement français ; il doit informer ce gouvernement que le Board of Trade verra avec plaisir toute amélioration apportée aux voies de communication entre l'Angleterre et le Continent et qu'il ne ferait aucune objection, pourvu

(1) *Channel Tunnel Correspondence*, p. 9.

(2) *Ibid.*, p. 13, discours de Chamberlain dans *Hansard's Parliamentary Debates*, vol. 277, 3 avril 1883, p. 1374 et suiv.

(3) *Ibid.*, p. 19.

que la question du monopole soit écartée, à la concession à accorder aux promoteurs de la Compagnie du tunnel dans les conditions habituelles faites en France aux compagnies publiques (1). Ainsi, l'adhésion de l'Angleterre se précisait ; ce n'était plus seulement une adhésion de principe, elle abordait maintenant la discussion des questions pratiques pour réaliser l'exécution de l'entreprise.

Comme suite à cette notification, le Gouvernement français chargea, le 16 octobre 1874, le comte de Jarnac, ambassadeur de France à Londres, de communiquer au nouveau Gouvernement anglais qui venait de succéder au cabinet Gladstone, la teneur de l'acte par lequel il se proposait d'accorder la concession d'un chemin de fer partant d'un point à déterminer sur la ligne de Boulogne à Calais et pénétrant sous la mer, à la rencontre d'un chemin de fer venant d'Angleterre. Cette concession serait accordée pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir de la mise en exploitation, et l'Etat s'engagerait à ne pas concéder pendant trente ans d'autres chemins de fer partant de la côte française et pénétrant sous la mer dans la direction de l'Angleterre (art. 2) ; elle serait donnée sans subvention ni garantie d'intérêts (art. 3) ; la concession définitive ne serait accordée que si, dans un délai de cinq ans à partir de la signature de la convention, la Compagnie concessionnaire fournissait la preuve d'une entente avec une société anglaise munie des pouvoirs

(1) *Channel Tunnel Correspondence*, p. 21.

nécessaires pour entreprendre le chemin de fer projeté (art. 5) (1). Cet acte était accompagné du rapport du ministre des Travaux publics sur la demande en concession et le ministre affirmait — point qu'il convient de remarquer — qu'on ne saurait admettre que l'exécution définitive en soit abordée avant que les deux puissances se soient mises d'accord pour investir les demandeurs de pouvoirs réguliers. Sans parler de la question de la propriété du fond de la mer, qui, du reste, n'a qu'un intérêt purement théorique, la construction d'un ouvrage reliant la France à l'Angleterre nécessite un accord diplomatique par lequel toutes les difficultés militaires, politiques et économiques devront être résolues à l'avance (2). Un peu plus loin, le ministre reconnaissait que le tunnel, une fois construit, aurait une importance stratégique considérable et que, fournissant un moyen facile et rapide d'opérer entre l'Angleterre et le Continent un échange de renforts de toute nature, sa possession ne pourra manquer, en cas de guerre, d'être chaudement disputée par les belligérants. Il conviendra donc que l'Etat fasse à cet égard toutes ses réserves et prenne les mesures voulues pour pouvoir élever, au voisinage de l'orifice du tunnel, les ouvrages de fortification nécessaires (3).

(1) *Channel Tunnel Correspondence*, p. 31, et *Journal officiel*, 1875, p. 812, 813, 839, 6229, 6473 et 6826.

(2) *Ibid.*, p. 27.

(3) *Ibid.*, p. 29. Observons que ce sont ces considérations stratégiques et de défense nationale qui ont finalement fait échouer le projet du tunnel en Angleterre.

Saisi de ces actes, lord Derby s'en référa au Board of Trade qui se prononça favorablement en soutenant l'utilité du projet et considéra qu'il n'y avait pas lieu de s'y opposer pourvu qu'aucune responsabilité pécuniaire ne fût mise à la charge du Gouvernement anglais et que le pouvoir absolu de construire des forts sur la côte anglaise et d'arrêter le trafic du tunnel en cas de nécessité, sans que cela conférât à la Compagnie le droit de réclamer d'indemnité, fût reconnu à l'Angleterre (1). En conséquence, lord Derby donna son adhésion par une lettre adressée au comte de Jarnac le 24 décembre 1874 (2) et le Gouvernement français, après avoir pris acte de cette adhésion, déposa sur le bureau de l'Assemblée un projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique de la section française de la Compagnie et la concession de la ligne de chemin de fer (3). En même temps, le Gouvernement anglais présenta de son côté au Parlement un bill conférant les pouvoirs nécessaires à la section anglaise pour acquérir des terrains à Saint-Margaret at Cliff dans le comté de Kent. Ces deux projets passèrent tous deux et reçurent dans le même jour (2 août 1875) l'assentiment de la reine d'Angleterre et du président Mac-Mahon. Il convient de remarquer ici, cependant, que le caractère de ces deux lois n'était pas identique, car la loi française accordait définitivement la concession (dans les termes

(1) *Channel Tunnel Correspondence*, p. 36 et 37.

(2) *Ibid.*, p. 39.

(3) *Ibid.*, p. 40.

examinés plus haut) tandis que le bill anglais n'autorisait la Compagnie anglaise que d'acquérir des terrains à Saint-Margaret's pour procéder à des sondages, en réservant au gouvernement toute faculté de changer les termes ou de ne pas accorder postérieurement la concession.

Un peu avant cette date, le cabinet britannique avait exposé à la France, par l'entremise de lord Lyons (1), qu'il considérerait comme convenable la nomination d'une Commission internationale de six membres, dont trois nommés par le Gouvernement anglais et trois par le Gouvernement français, dans le but d'arrêter provisoirement les conditions du traité à intervenir entre les deux puissances relativement au projet du tunnel et du chemin de fer sous-marin. Le duc Decazes adhéra à cette proposition et désigna le 14 avril 1875 (2) pour faire partie de cette commission, l'inspecteur général des ponts et chaussées Kleitz, l'ingénieur des mines de Lapparent et Ch. Gavard, ministre plénipotentiaire, tandis que le Gouvernement anglais nommait comme membres pour le représenter dans cette commission, Horace Watson, avocat de la Couronne, Captain H. W. Tyler, inspecteur en chef des chemins de fer, et Ch. M. Kennedy, directeur du service commercial au Foreign Office (3). La Commission se réunit à Paris du 25 janvier au 5 février, et à Londres du 22 au 30 mai 1875, et termina ses travaux à cette der-

(1) *Channel Tunnel Correspondence*, p. 64.

(2) *Ibid.*, p. 78.

(3) *Ibid.*, p. 74.

nière date par la signature d'un projet qui devait servir de base au traité à conclure entre la France et l'Angleterre relativement à l'entreprise du tunnel et du chemin de fer sous-marin.

Voici les dispositions principales de cet instrument :

« Article 1^{er}. — La frontière entre l'Angleterre et la France dans le tunnel sera fixée au milieu de la distance séparant la ligne des basses eaux (au-dessus du tunnel), sur la côte d'Angleterre, de la ligne des basses eaux (au-dessus du tunnel) sur la côte de France. Avant la mise en exploitation du chemin de fer sous-marin, la susdite frontière sera déterminée et tracée sous la direction de la Commission internationale qui sera instituée ainsi qu'il est dit à l'article 4.

La définition de la frontière faisant l'objet du présent article s'appliquera uniquement au tunnel et au chemin de fer sous-marin ; elle n'aura aucun effet relativement aux questions de nationalité, de droits de navigation, de pêche et d'ancrage ou autres droits sur la mer au-dessus du tunnel ou ailleurs que dans le tunnel même.

Art. 4. — Il sera institué une Commission internationale (1) composée de six membres, dont trois seront nommés par le Gouvernement anglais, et trois par le Gouvernement français. La Commission internationale donnera son avis aux deux gouvernements sur toutes les questions relatives à la construction, à l'entretien et à

(1) Elle ne fut jamais nommée.

l'exploitation du chemin de fer sous-marin ; elle aura le droit, en donnant avis aux Compagnies respectives, de faire toutes les inspections qu'elle jugera convenables, et les Compagnies devront faciliter ces inspections de toutes manières, et s'y faire représenter par des délégués.

Chaque Compagnie présentera à son gouvernement un compte annuel de ses recettes et de ses dépenses, sous la forme qui sera approuvée par les gouvernements, la Commission internationale entendue ; et si elle en est requise, elle devra fournir à son gouvernement les facilités nécessaires pour la comparaison de ces comptes avec les livres de la Compagnie.

Toute difficulté entre les deux compagnies relativement à la construction, à l'entretien, et à l'exploitation du chemin de fer sous-marin, sera tranchée par les deux gouvernements, sur l'avis de la Commission internationale, sous la réserve des actions juridiques que les Compagnies pourraient exercer conformément aux conventions conclues entre elles et à la législation des deux États.

La Commission se réunira, toutes les fois qu'elle le jugera convenable, et au moins deux fois par an. Elle se réunira aussi à toute époque, à la demande de l'un ou l'autre des gouvernements. Mais elle ne pourra délibérer valablement qu'autant que deux membres au moins de chaque nationalité seront présents. Si, à une réunion de la Commission internationale, les membres présents d'une nationalité sont d'une opinion contraire à celle des

membres présents de l'autre nationalité, il en sera référé aux gouvernements respectifs.

La Commission fera, chaque année, un rapport aux deux gouvernements, tant sur ses propres travaux que sur les questions qui se rattachent au chemin de fer sous-marin. Elle soumettra, d'ailleurs, aux deux gouvernements ses propositions pour des conventions supplémentaires relatives :

a) A l'arrestation et au jugement des accusés pour délits commis, soit dans le tunnel, soit dans les trains y ayant circulé, et à la citation des témoins ;

b) Aux dispositions de douanes, police et postes, et autres matières que l'on jugera utile de traiter.

Art. 8. — La concession sera accordée par chaque gouvernement pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir de la mise en exploitation du chemin de fer sous-marin. A la date fixée pour l'expiration de la concession ou à une époque antérieure en cas de déchéance de la concession, prononcée dans les formes prescrites par l'article 10 ci-après, chacun des gouvernements sera mis en possession de tous les droits que la Compagnie établie sur son territoire possède sur le chemin de fer sous-marin dans ce pays, et entrera immédiatement en jouissance de tous les revenus de la Compagnie.

Art. 10. — La déchéance ne pourra être prononcée par un gouvernement contre une Compagnie, que lorsque la nécessité de cette mesure aura été reconnue d'un commun

accord par les deux gouvernements, sur l'avis de la Commission internationale.

Art. 12. — A toute époque après la trentième année à partir de la mise en exploitation du chemin de fer sous-marin, chaque gouvernement aura le droit de racheter l'entreprise de la Compagnie établie sur son territoire. Toutefois ce droit ne pourra être exercé que d'un commun accord entre les deux gouvernements, et après un avis donné par écrit aux Compagnies six mois pleins d'avance. En cas de rachat, le droit de chaque gouvernement sur le sol, les travaux et l'entreprise, sera limité à ce qui existera sur son propre territoire, comme il est défini à l'article premier.

Art. 15. — Chaque gouvernement aura le droit de suspendre l'exploitation du chemin de fer sous-marin et le passage à travers le tunnel, quand il jugera convenable de le faire dans l'intérêt de son propre pays. Chaque gouvernement aura aussi le droit, pour l'exercer quand il le jugera nécessaire, d'endommager ou de détruire en totalité ou en partie les travaux du tunnel ou du chemin de fer sous-marin sur son propre territoire, comme aussi de noyer le tunnel. Dans le cas de la mise à exécution par l'un des gouvernements de l'un des droits mentionnés dans le présent article, l'autre gouvernement et aucune des deux Compagnies ne pourront prétendre à d'autre indemnité ou compensation que la suivante : Si le droit susdit est exercé durant la période de concession faite à l'une des deux Compagnies, le terme de la concession faite

à cette Compagnie sera prorogé d'une période égale à celle pendant laquelle l'exploitation du chemin de fer sous-marin aura été suspendue en conséquence de l'exercice de l'un quelconque des droits mentionnés dans cet article. Si le même droit est exercé avant l'expiration de la période pendant laquelle le Gouvernement français s'est engagé à n'accorder aucune concession concurrente, le terme de cette période sera prorogé comme celui de la concession.

Chaque gouvernement se réserve, d'ailleurs, le droit d'accorder, s'il le juge à propos, à la Compagnie établie dans son pays, mais non à la Compagnie établie dans l'autre pays, les compensations qui lui sembleront convenables pour les dommages causés par son ordre aux travaux de cette Compagnie.

Art. 16. — Les travaux défensifs ou autres demandés par l'un des deux gouvernements seront exécutés par les Compagnies respectives, en conformité des lois existant dans chaque pays à l'époque de leur exécution.

Art. 17. — Il est entendu, en ce qui concerne le service du chemin de fer sous-marin, que les mêmes facilités seront accordées, soit dans la formation des trains, soit pour la circulation des voitures et des wagons, soit pour le transport des voyageurs, des animaux et des marchandises de toute nature, quels que soient les points de départ ou de destination et quelles que soient les routes suivies.

Art. 18. — Les dispositions du traité à conclure n'entreront en vigueur qu'après qu'elles auront été sanction-

nées par les législatures respectives des deux pays » (1).

Ce projet devait être ratifié par les législatures des deux Puissances (2). Selon l'opinion de M. Gladstone, il ne restait plus au Gouvernement anglais que de soumettre l'examen de cette question au jugement des deux Chambres du Parlement, la seule autorité libre, compétente, indépendante et légitime pour décider et interpréter l'opinion de la nation sur une matière sur laquelle le jugement du pays devait être donné (3). Mais le projet ne reçut jamais cette ratification, car la Compagnie anglaise ne réussit pas à trouver les capitaux nécessaires à l'entreprise, à cause de la crise économique dont souffrait alors l'Angleterre (4).

La signature de ce protocole mit fin aux négociations diplomatiques entre la France et l'Angleterre relatives à la question du tunnel, et c'est désormais dans chaque pays que se poursuivirent séparément l'étude du problème et les tentatives faites pour le résoudre. Qu'a-t-on donc fait

(1) *Channel Tunnel Correspondence*, p. 165-173.

(2) *Channel Tunnel Correspondence*, p. 174, lettre des commissaires anglais au Secretary to the Treasury. Dans cette lettre, les commissaires rappellent que les membres de la Commission avaient approuvé dans les minutes l'insertion d'une clause réservant au Gouvernement anglais la faculté de réglementer l'exercice de la juridiction pendant le temps de la construction du tunnel.

(3) *Hansard's Parliamentary Debates*, 3 avril 1883, vol. 277, p. 1374 et suiv.

(4) Discours de Chamberlain (Président du Board of Trade) à la Chambre des Communes, le 3 avril 1883. *Hansard's Parliamentary Debates*, vol. 277, p. 1364 et suiv.

tant en France qu'en Angleterre depuis 1876 pour le tunnel sous la Manche ?

Résumons d'abord les démarches faites en France :

Le 1^{er} février 1875, il s'était constitué en France une Société dans le but d'obtenir du Gouvernement la concession d'un chemin de fer sous-marin dans la direction de l'Angleterre. Elle était présidée par Michel Chevalier, le libre-échangiste et le promoteur des Traités de commerce de 1860, et comprenait parmi ses membres Alexandre Lavalley, qui s'était tant distingué dans les dragages de Suez, Léon Say qui succéda plus tard à Chevalier dans la présidence de la Société, Paul Leroy-Beaulieu, etc. Les statuts définissaient ainsi le but de la Société :

1° Exécuter les travaux d'études destinés à vérifier la possibilité d'ouvrir un tunnel sous le détroit du Pas de Calais pour avoir une communication terrestre entre la France et l'Angleterre ;

2° Obtenir du Gouvernement français la concession d'une voie ferrée partant d'un point à déterminer sur le chemin de fer du Nord entre Boulogne et Calais et pénétrant sous la mer dans la direction de l'Angleterre ;

3° En cas de réussite des travaux, constituer définitivement une Société ayant pour objet l'exécution et l'exploitation commerciale du tunnel et des voies ferrées destinées à opérer la jonction entre les lignes françaises et anglaises (1).

(1) Le capital de cette Société était constitué au chiffre de 2 millions de francs qui furent bientôt entièrement souscrits.

Le 16 janvier 1875 une convention fut passée entre M. Caillaux, Ministre des Travaux publics, et cette Société par laquelle on accordait à celle-ci la concession, sous les conditions énumérées plus haut.

Le projet de loi portant approbation de cette concession et déclarant en même temps d'utilité publique le chemin de fer projeté fut déposé le 18 janvier 1875. L'exposé des motifs fait connaître le détail du projet, les études et enquêtes dont il a été l'objet, les résultats de ces études montrant la possibilité de cette entreprise, l'avis favorable des ministères de la guerre et de la marine, et évaluée à 250 millions de francs le capital nécessaire à l'exécution du tunnel (1). Ce projet de loi fut renvoyé à une Commission d'examen qui désigna M. Krantz comme rapporteur. L'Assemblée nationale adopta successivement et sans discussion les divers articles et l'ensemble du projet de cette loi, comme également le projet de loi déclarant la Société d'utilité publique (*Journal officiel*, 3 août 1875). La Compagnie française du tunnel a rempli toutes ses obligations ; elle a dépensé plus de deux millions de francs en travaux préparatoires, en puits et sondages ; elle a fait une galerie d'essai qui s'avance sous la mer jusqu'à 1,849 mètres de la côte française et elle a exécuté toutes les conditions nécessaires pour rendre sa concession définitive. Elle continue à payer au Gouvernement français les frais de contrôle passés à son cahier des charges, tous

(1) *Journal officiel*, 18 janvier 1875; *Channel Tunnel Correspondence*, p. 43.

les travaux et installations qu'elle a faits sont encore en bon état, et l'on peut dire que du jour au lendemain les travaux définitifs pourraient être repris si les difficultés et l'opposition qui se sont produits du côté anglais venaient à être levés (1). En examinant, en effet, la marche des événements en Angleterre, nous trouvons que les choses sont beaucoup moins avancées qu'en France et c'est l'opposition anglaise qui, depuis 1875, tient en échec le projet. Trois Sociétés en Angleterre se sont occupées de l'entreprise. Elles furent dans l'ordre chronologique :

1^{re}. — La *Channel Tunnel Company*, présidée par lord Richard Grosvenor ;

2^e. — La *South Eastern Railway Company*, pour laquelle le tunnel ne serait que le prolongement du réseau qu'elle exploite entre Londres et Douvres, et

3^e. — La *Submarine Railway Company*.

De ces trois Sociétés, la première n'eut qu'une existence presque nominale : admise à la personnalité juridique (incorporated) le 15 janvier 1872, elle laissa périmer, sans avoir été en état d'en user, les pouvoirs valables pour un an qu'elle tenait d'un acte du Parlement en date du 2 août 1875, à l'effet d'acquérir par expropriation les terrains nécessaires aux premiers travaux à Saint-Margaret-at-Cliff dans le comté de Kent (2). Les travaux de cette Société se bornèrent au creusement d'un puits de sondage et de quelques mètres de galeries à Saint-Margaret.

(1) Sartiaux, *op. cit.*, p. 14.

(2) *Channel Tunnel Correspondence*, p. 128.

La *South Eastern Railway Company*, au contraire, joua un rôle prépondérant. Par un bill en date du 16 juillet 1874, le Parlement anglais autorisait cette Compagnie à dépenser une somme de £ 70.000 pour procéder à tous sondages, à l'ouverture de tous puits ou galeries, à tous travaux, enfin, ayant trait à la construction d'un tunnel sous le *canal anglais* (1). Un bill postérieur (de 1881) lui accorda les pouvoirs nécessaires pour procéder à des expropriations ; ce bill lui imposait en outre les obligations suivantes : « Dans le cas où la construction d'un tunnel entre l'Angleterre et la France serait autorisée par le Parlement, la Compagnie devrait accepter toutes conditions, soit celles inscrites dans le protocole adopté par la Commission internationale en 1876, soit toutes autres qu'il plaira à Sa Majesté de lui imposer par suite de nouveaux arrangements avec le Gouvernement français ». D'ailleurs, le bill de 1881 réservait au point de vue de la construction même du tunnel, toute liberté au Gouvernement anglais : « Le vote du présent acte ne donnera à la Compagnie aucun droit ou titre à faire valoir relativement à la construction d'un tunnel entre la France et l'Angleterre ».

La *South Eastern Railway Company* se mit donc à l'œuvre ; elle entra en relations avec la Société française et elle entreprit à Abbots Cliff, entre Douvres et Folkestone, des travaux dont les résultats furent aussi favorables que ceux exécutés en France.

(1) Discours de Chamberlain, *loc. et op. cit.*

Sur ces entrefaites, la *Submarine Railway Company* se créa le 8 décembre 1881 avec un capital de £ 250.000 (6.250.000 francs) dont le but était l'acquisition des droits de la *Channel Tunnel Company* et du *South Eastern*, l'exécution des travaux d'essai et l'obtention de pouvoirs plus complets du Parlement, et enfin la formation d'une Compagnie définitive pour la construction du tunnel. La reprise des droits de la Compagnie du *South Eastern* par la *Submarine Railway* fut accomplie le 6 juillet 1882 et ainsi subrogée aux pouvoirs du *South Eastern*, la Compagnie nouvelle continua les travaux commencés ; vers la fin de 1882 il y avait en Angleterre, au pied de la falaise de Shakespeare Cliff, une galerie de deux kilomètres dont 1,600 mètres sous la mer.

Tel était donc l'état de la question vers la fin de 1882 ; il y avait dans chacun des deux pays une Société réunissant toutes les compétences, poursuivant activement les travaux d'essai et ne désirant que d'entreprendre définitivement la construction du tunnel. Déjà, « les galeries s'avançaient sous la mer des deux côtés du détroit ; tout permettait d'espérer qu'on allait enfin sortir de la phase préparatoire et entrer dans celle de l'exécution, quand brusquement, une opposition violente se manifesta qui eut pour résultat d'arrêter immédiatement les travaux de l'un et de l'autre côté de la Manche » (1).

(1) G. Valbert, L'agitation anglaise contre le tunnel de la Manche, *Revue des Deux-Mondes*, 4^{er} juin 1882.

La campagne commença par un article du *Times* ; un pamphlet suivit, dont l'auteur dépeignait les grands dangers que ferait courir à l'Angleterre le tunnel projeté : Douvres serait envahi par une troupe de touristes ayant les allures paisibles d'inoffensifs voyageurs et qui, la nuit, subitement, se rendraient maîtres de la garnison, tandis que le tunnel vomirait sans relâche des hommes de toutes armes, et Londres serait occupée en quelques heures. L'opposition au projet venait surtout du côté où l'on s'attendait le moins à la rencontrer. « C'est une grande partie des classes lettrées et savantes de la Grande-Bretagne qui s'est avisée tout à coup que l'Angleterre cesserait d'être île si l'on pouvait y parvenir par un trou de quinze ou vingt mètres de largeur. Il leur a semblé que devant ce changement, toutes leurs traditions, leurs mœurs antiques, leur esprit insulaire (1), leur originalité, leurs libertés mêmes, allaient disparaître. Ce petit trou allait avoir ce formidable effet de détruire, à la longue, tout ce qui forme le caractère spécial de la nation britannique » (2). Des hommes appartenant aux doctrines et courants les plus opposés se sont-ils élevés contre le projet ; on peut citer le philosophe positiviste Herbert Spencer

(1) *Le Daily Telegraph* du 31 mars 1882 rapporte que quand l'ingénieur français Thémé de Gamond vint en Angleterre proposer la construction du tunnel, lord Palmerston lui dit : « Comment, vous voulez que nous contribuions à une œuvre dont l'effet sera de raccourcir une distance que nous trouvons déjà trop petite ? »

(2) Paul Leroy-Beaulieu, dans *l'Economiste français* du 14 avril 1883, p. 437.

et le Cardinal Manning. Une revue réputée : *The Nineteenth Century and After* (1), dont l'éditeur sir James Knowles a été dit par M. Gladstone avoir détruit le projet, ouvre une pétition monstre (2) contre le tunnel, et pendant les années 1882 et 1883 une série d'hommes les plus considérables du Royaume-Uni adresse des protestations indignées contre le projet, et la pétition publiée dans la même Revue de 1883, contient des signatures couvrant une douzaine de pages et se termine par des articles et extraits de journaux anglais de toutes nuances, qui tous se prononcent contre l'entreprise (3). Ce sont surtout les militaires qui s'acharnent contre le tunnel : le général lord Wolseley publie un mémorandum où il énumère longuement tous les dangers que ferait courir le projet à l'Angleterre (4) ; l'amiral lord Dunsany affirme que l'entreprise compromettrait la sécurité nationale et exposerait l'Angleterre au risque d'être envahie par surprise (5).

En présence de cette agitation, M. Childers, ministre

(1) *Nineteenth Century and After*, mai 1882, p. 657.

(2) Les griefs que Knowles élève contre le tunnel se résument en ces trois points : a) augmentations des dépenses militaires de l'Angleterre ; b) une demande plus grande et croissante d'armements à cause de la crainte d'une invasion ; c) possibilité de l'invasion dont les effets seraient désastreux. (*Nineteenth Century*, avril 1882, p. 495-500.)

(3) Ce pamphlet a été réimprimé et publié de nouveau comme supplément à la *Nineteenth Century* dans son numéro de février 1907.

(4) Voir ses idées en 1882 dans la *Nineteenth Century*, février 1907, (supplément), p. 61 et suiv.

(5) Article du *Nineteenth Century*, février 1882, p. 288 et suiv. Les arguments de lord Dunsany sont contestés par Fred. Beaumont dans le numéro de mars 1882 de la même Revue, p. 305 et suiv.

de la guerre, annonçait le 28 février 1882 à la Chambre des Communes (1), que le gouvernement avait institué une Commission scientifique composée d'officiers et d'ingénieurs civils pour examiner la question au point de vue de la défense nationale.

La Commission scientifique, présidée par sir A. Alison, et dont la tâche était d'examiner si « il était absolument certain, d'une certitude excluant tout doute raisonnable, que, dans le cas d'une guerre ou d'une menace de guerre, le tunnel pourrait être rendu tout à fait inutilisable à un ennemi et de quelle manière », termina son rapport le 12 mai 1882 (2) en proposant de nombreux moyens de défense (emplacement de l'entrée du tunnel à portée des canons des forteresses et des navires de guerre ; pose de mines de toute espèce ; dispositifs pour inonder provisoirement ou définitivement le tunnel ; production de gaz asphyxiants) (3) qui, cependant, « considérant qu'une confiance absolue ne peut jamais être placée dans nos relations avec les forces physiques et qu'il faut également tenir compte de la faillibilité humaine », n'étaient pas, selon l'avis de la Commission, d'une sûreté absolue (4).

(1) La question du danger du tunnel fut soulevée pour la première fois à la Chambre des Communes le 10 février 1882. (*Hansard's Parl. Deb.*, vol. 266 (1882), p. 383).

(2) *Channel Tunnel Correspondence*, p. 251. (Pour les enquêtes voir p. 194 à 232 et 260 à 269).

(3) Il faut dire que si toutes ces mesures étaient prises, le voyage ne serait pas très agréable, surtout pour les voyageurs nerveux !

(4) W. Boyd Dawkins observe avec raison qu'alors on n'est jamais sûr de rien. *Contemporary Review*, 1883, vol. 43.

Ce rapport fut soumis au ministre de la guerre, qui jugea utile d'avoir l'opinion du Surintendant général militaire sir John Adye, du général lord Wolseley et du généralissime George, duc de Cambridge. Le premier affirma que les mesures proposées par la Commission scientifique étaient d'une précaution absolue contre l'ennemi ; par contre, lord Wolseley et le duc de Cambridge, dans deux mémoires présentés au ministre de la guerre, s'élevèrent vigoureusement contre le projet. Le duc de Cambridge joignit même à son mémoire une liste énumérant les cas de guerres éclatées de 1700 à 1871 sans déclaration formelle de guerre, et conclut que les mesures proposées étaient inutiles, car on pouvait toujours craindre d'être attaqué par surprise (1).

Le Gouvernement anglais ne pouvant encore se décider, et estimant qu'il n'avait pas encore épuisé tous les moyens d'examen, soit en ce qui regardait les conséquences que le tunnel pouvait apporter sur le commerce et les voies de communication, soit en ce qui regardait les points de vue militaires (Discours de Chamberlain, *op. et loc. cit.*), eut recours au dernier moyen qui lui restait.

Une Commission mixte composée de cinq membres de la Chambre des Communes et d'un nombre égal de membres de la Chambre des Lords, fut chargée par le Parlement anglais, le 5 avril 1883, de décider d'une manière générale si l'approbation parlementaire devrait

(1) Ces trois mémoires sont insérés après le Rapport de la Commission, p. 269 à 305 du *Channel Tunnel Correspondence*.

être donnée à une communication sous-marine entre l'Angleterre et la France et d'examiner, en cas d'affirmative, quelles seraient les conditions que le Parlement devrait imposer (1). Elle s'acquittait de sa tâche le 10 juillet 1883 par la présentation de son rapport qui épuisait d'une façon tout à fait remarquable l'étude de la question (2). Deux points furent examinés par cette Commission : a) les avantages commerciaux et autres que le tunnel apporterait à l'Angleterre ; b) les effets que son existence aurait sur la sécurité nationale. Sur le premier point, après de longues et nombreuses séances et après avoir recueilli les témoignages de plusieurs personnalités politiques, commerciales et militaires (3), la Commission se prononça unanimement en faveur du tunnel, en reconnaissant les avantages immenses qu'il procurerait à la Grande-Bretagne, spécialement en matière de trafic des passagers et des marchandises et notamment pour : 1) les articles sujets à détérioration rapide ; 2) les articles fragiles, les parties des machines, les produits textiles ; 3) les articles nécessitant un emballage soigneux et dont la valeur est grande en proportion de leur volume (4).

(1) *Hansard's Parliamentary Debates*, vol. 277, p. 1364 et 1621. Voici la liste de ces membres : Chambre des Communes : Sir M. Lopes, Sir H. Vivian, Mr Baxter, Mr Peel, Mr Harcourt ; Chambre des Lords : Marquess of Lansdowne, Earl of Devon, Earl of Camperdown, Lord Aberdare, Lord Shute.

(2) Report from the Joint Select Committee on the Channel Tunnel, 1883 (47).

(3) Pages 3 à 487 de ce Rapport.

(4) Page vii de ce Rapport.

Sur le second point, cependant, les opinions se partagent, et la Commission, par six voix contre quatre, déclara qu'il n'était pas recommandable que l'approbation législative fût accordée au tunnel (1).

Aussi, lorsqu'au commencement de 1883, les deux Compagnies, la *Channel Tunnel Railway* (qui se présentait de nouveau) et la *Submarine Railway Company* demandèrent à la fois au Parlement anglais l'autorisation d'entreprendre les travaux définitifs sous la Manche, les deux bills ne furent pas appuyés par le gouvernement et furent, en conséquence, retirés de l'ordre du jour sans avoir été discutés (2). Depuis 1883, les Compagnies intéressées ont vainement tenté de modifier l'opinion du Parlement en faveur de leur projet, M. Chamberlain, en effet, déclara, en 1884, que le gouvernement, après l'opinion de la Commission parlementaire, était contraire à l'entreprise et s'y opposerait par tous les moyens (3). Une fois, cependant, il ne s'en fallut que d'un déplacement de 76 voix (chiffre encore considérable en lui-même, mais relativement faible pour cette époque) qu'un nouveau bill, introduit en 1887, ne fût adopté par la Chambre des Communes, mais cela n'alla pas plus loin et le projet fut

(1) Page XLVII du Rapport.

(2) M. Chamberlain annonça le 26 mai 1884 à la Chambre des Communes que les travaux à Sangatte en vue du tunnel avaient été entièrement suspendus et que le travail avait été définitivement arrêté le 17 mars 1883. (*Hansard's Parliamentary Debates*, vol. 281, p. 1310).

(3) *Hansard's Parliamentary Debates*, vol. 297, (1884), p. 337.

encore repoussé en 1888 (1). Aussi, les Compagnies qui avaient été autorisées à faire des travaux préparatoires du côté anglais, ont-elles surtout songé à assurer la conservation de leurs droits : en 1886, la *Submarine Railway Company* fusionna avec la *Channel Tunnel Company*, comme elle avait déjà fusionné en 1882 avec la *South Eastern Railway Company*.

Au début du vingtième siècle, à la suite du rapprochement franco-anglais (signature d'une convention d'arbitrage obligatoire le 14 octobre 1903 ; accord politique du 8 avril 1904), l'idée de la construction d'un tunnel sous-marin fut reprise et sembla quelque temps devoir aboutir. Des deux côtés du détroit, un mouvement en faveur de la construction du tunnel se manifesta nettement et faisait dire à M. Sartiaux, le 10 juillet 1906, que « on peut espérer aujourd'hui que l'opposition que ce projet rencontra un moment n'aura été en quelque sorte qu'un accident (2) ». *L'Economiste français* (3) se disait renseigné qu'un projet demandant l'autorisation nécessaire pour la construction du tunnel serait déposé à la prochaine session du Parlement anglais. En octobre 1906, M. Sartiaux exposa l'état récent de la question aux membres de l'*Association commerciale internationale de la cité de Londres* qui étaient venus visiter la France (4). M. Paul Cambon, ambassa-

(1) Sartiaux, *loc. cit.*, p. 17.

(2) Sartiaux, *loc. cit.*, p. 24.

(3) 6 octobre 1906, p. 501.

(4) *Economiste français*, 27 octobre 1906, p. 613.

deur de la République à Londres, se prononçait peu après également en faveur du tunnel à l'occasion d'un banquet offert par la Chambre de commerce anglaise de Londres qui étudiait alors les moyens de développer les relations économiques entre la France et l'Angleterre : « L'entente cordiale — ce sont les mots de M. Cambon — ne sera complète que lorsqu'elle sera devenue une entente industrielle, et c'est parce que j'en suis tout à fait partisan que je fais des vœux pour l'exécution de ce tunnel sous-marin dont on parle beaucoup en ce moment ; ce sera le meilleur instrument de rapprochement entre les deux pays » (1).

Mais l'opinion publique anglaise demeurerait toujours contraire à l'entreprise, car l'idée d'une invasion préoccupait encore les Anglais. Le *Nineteenth Century* recommençait sa campagne et considérait le tunnel comme une « calamité énorme » (2). Un mouvement semblable à celui des années 1882 et 1883 et nettement hostile au projet se manifestait, et des personnalités appartenant à toutes les classes de la société, y compris les commerçants et les industriels, combattaient l'idée du tunnel pour des raisons patriotiques. Ce courant entraîna bientôt le gouvernement à déclarer à la Chambre des Communes et à la Chambre des Lords, le 21 mars 1907, qu'il était opposé au projet (3).

Depuis quelques mois, il semble, que, de nouveau, on

(1) *Economiste français*, 22 décembre 1906, p. 913.

(2) Février 1907, p. 184.

(3) *Economiste français*, 30 mars 1907, p. 454.

reparle plus volontiers de l'entreprise du tunnel et la renaissance de la question a été vraisemblablement la campagne activement menée en Angleterre, en faveur de l'amélioration du service Londres-Paris (1).

Par contre, le *Times* reste aussi défavorable à la question qu'il y a trente ans. Dans son article du 15 septembre 1913, ce journal affirme que la situation de l'Angleterre par rapport aux Puissances continentales s'est bien considérablement modifiée depuis 1882, mais qu'elle ne s'est modifiée qu'à son désavantage ; sur mer comme sur terre, elle est relativement moins forte aujourd'hui qu'il y a trente ans. Construire un tunnel, dit-il en terminant, ce serait renoncer à notre *insularité* (2), c'est-à-dire à la garantie la plus sûre de notre sécurité. Il est absolument inadmissible que nous renoncions à un tel avantage et que nous imposions de nouvelles anxiétés et de nouvelles responsabilités à ceux qui ont la charge de notre défense nationale.

Pour faire tomber ces arguments qui hantent toujours les esprits de la nation anglaise, une délégation composée de quatre-vingt dix membres de la Chambre des Communes, ayant à sa tête M. Arthur Fox et représentant tous les partis

(1) Voir la série des articles du *Daily Graphic*, pendant l'été de 1913.

(2) Les effets de cette insularité ont été grandement exagérés. Voir l'article du Prof. Goldwin Smith dans la *Nineteenth Century*, février 1882, p. 333-6, qui lui attribue toutes les qualités des Anglais. Tout coup porté à cette insularité est assimilé par G. W. E. Russell à un suicide national (*Nineteenth Century*, janvier 1907, p. 185).

anglais, visita le 5 août 1913 le premier ministre, M. Asquith, et lui exposa la nécessité de se décider enfin en faveur de la construction du tunnel (1). Elle s'appuya sur les facteurs nouveaux qui venaient de changer complètement la situation de l'Angleterre depuis 1882 : le développement de la navigation aérienne ; les conditions nouvelles des combats militaires et navals ; la question des approvisionnements de la Grande-Bretagne, autrement importante qu'en 1882 ; l'entente cordiale et l'amitié avec la France maintenue plus de quatre-vingt-dix-huit ans, et conclut en faisant ressortir les bénéfices énormes que la réalisation du tunnel procurerait au commerce et aux échanges entre les deux pays.

M. Asquith admit que l'établissement sur une base solide et inébranlable des relations de l'Angleterre avec la France, constituait un fait nouveau et important et que le gouvernement avait déjà soumis à l'examen de la Commission de défense nationale le projet, afin que le « Gouvernement sur lequel tombera en définitive la responsabilité finale de l'entreprise, soit en état de juger, en s'aidant des lumières, non seulement des autorités passées, mais aussi des conditions actuelles, quel est l'intérêt de la nation anglaise en cette matière ».

Un fait remarquable est que l'Association des Chambres de commerce anglaises se prononça dans le Congrès

(1) Article de l'amiral Edm. R. Freemantle, *Nineteenth Century and After*, janvier 1914, p. 218 et suiv. ; G. Price, *Revue des Français*, 30 octobre 1913, p. 496 ; A. Sartiaux, *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} octobre 1913, p. 543.

d'Anvers de septembre 1913 très nettement en faveur de l'entreprise.

M. Yves Guyot constatait, en effet, récemment que le commerce général entre la France et l'Angleterre de 1904 à 1911 est passé de 2.219 millions à 2.923 millions, en progression de 30 pour 100. Pendant cette même période, le commerce de la France et de l'Allemagne passait de 1.117 millions à 2.035 millions, en progression de 60 pour 100. Ces chiffres établissent éloquemment les effets que la facilité des communications exerce sur les relations commerciales.

Telle est donc la position actuelle de la question du tunnel sous la Manche : elle nous fait espérer que l'entreprise est maintenant proche de sa réalisation.

CHAPITRE II

Les conceptions techniques

Des projets extrêmement divers ont été présentés dans le but de relier directement par chemin de fer l'Angleterre avec le Continent. Ces projets peuvent se ramener à trois types principaux.

Le premier de ces projets-types consiste en un pont sur la Manche suffisamment élevé pour livrer passage aux navires. Le tracé adopté en dernier lieu par la *Channel Bridge and Railway Company Limited* traverserait le Pas de Calais en droite ligne dans sa partie la plus étroite (trente-trois kilomètres environ) de South-Foreland à Sangatte : il comporterait 72 piles en mer et des travées de 400 à 500 mètres de portée. La profondeur moyenne du détroit au-dessous des plus basses mers étant de trente-six mètres, les piles les plus profondes devraient être établies sur une hauteur de 51 mètres au-dessus du fond (1). Ce projet magnifique soulève des objections extrêmement graves : — 1° au point de vue technique : l'établissement de piles à une profondeur dépassant en divers endroits 50 mètres au-dessous des hautes mers est une solution non encore prévue par la science dans son état actuel ; en outre, les courants de marée si rapides du détroit seraient un danger, non seulement pour les ouvrages

(1) *Le pont sur la Manche*, brochure de 1892.

eux-mêmes, mais aussi pour la circulation des navires ; — 2° au point de vue financier : les frais de construction doivent être évalués à un milliard au moins ; quant aux frais d'entretien, ils i raient en progressant chaque année ; d'après les promoteurs eux-mêmes du projet, ils s'élèveraient à 3.500.000 francs à partir de la trente-cinquième année et constitueraient ainsi une charge annuelle de 5 millions au début, si l'on tient compte des dépenses nécessaires, des sommes affectées à l'intérêt et de l'amortissement du capital ; — 3° au point de vue diplomatique : la présence des piles alignées en travers du détroit à une distance moyenne de 400 mètres, créerait pour la navigation à vapeur un danger permanent et empêcherait presque complètement la navigation à voile ; la pêche deviendrait impossible et il est presque certain que l'entrave très sérieuse que constitueraient pour la navigation les piles du pont, serait une violation flagrante du principe de la liberté des mers et soulèverait les réclamations des autres nations.

Le second des projets-types consisterait en un pont immergé servant de chemin de roulement à un chariot transbordeur qui porterait les trains. Mais ici, les objections techniques prennent une importance de premier ordre. La création de ce barrage sous-marin apporterait certainement dans le régime des courants de marée du détroit, par conséquent dans celui des apports le long des côtes, des troubles dont il est impossible de mesurer les résultats ; ce serait peut-être Douvres ou Folkestone, Bou-

logne ou Calais ou peut-être Dunkerque irrémédiablement ensablés ; de plus, la conservation de ce pont sous-marin, qu'on ne pourrait ni entretenir, ni même visiter, serait bien difficile pour ne pas dire impossible. On se demande à quels déraillements le chariot qui le parcourait ne serait pas exposé par ce fait. Quant à l'utilité même, au point de vue du trafic, il semble bien qu'il n'en présenterait aucune pour les voyageurs. La vitesse serait certainement inférieure à celle des navires de vitesse très moyenne ; la traversée prendrait une heure et demie, deux heures peut-être ; et les départs seraient moins fréquents que ne le sont actuellement les départs des bateaux.

On propose aussi — et ce troisième système réunit un grand nombre de partisans — de relier la côte anglaise à la côte française par des bacs flottants aménagés pour recevoir les trains (ferry-boats) (1). Quels seraient, d'après les promoteurs, les avantages du système ? Supprimant le transbordement des voyageurs et des bagages, le ferry permettrait de réduire sensiblement, sinon la durée du voyage en mer, du moins la durée totale du trajet. La traversée serait certainement beaucoup plus confortable ; la nuit surtout, il serait plus agréable de pouvoir faire tout le trajet sans quitter sa place. Enfin, en ce qui concerne les marchandises délicates voyageant en grande vitesse, telles que les fruits, les fleurs, les légumes, dont la France exporte en Angleterre des quantités si consi-

(1) John Fowler, *Nineteenth Century and After*, février 1882, p. 337 et suiv.

dérables, la suppression d'un double transbordement aurait des avantages appréciables. D'ailleurs, les ferrys ont déjà de nombreux succès à leur actif; dans la Baltique notamment, ils fonctionnent de la façon la plus satisfaisante, non seulement sur de courtes, mais encore sur de grandes distances (1), et aussi sur des mers souvent très mauvaises et avec des marées très notables. Aux Etats-Unis, de même, le nombre des ferrys qui traversent les grands lacs est considérable; le parcours de plusieurs d'entre eux dépasse cent cinquante kilomètres; sans doute, ici, il n'y a pas de marées, mais les tempêtes sont violentes et les ferrys s'en tirent fort bien.

Ces divers exemples, déclarent les partisans du ferry, démontrent l'inanité des objections qu'on nous oppose; ils prouvent que ni la longueur du trajet, ni la question de la marée, ni la possibilité d'avoir à affronter de grosses tempêtes, ne sont des obstacles sérieux. Le nombre croissant des ferrys en service indique en outre que ce sont, financièrement parlant, d'excellentes entreprises; il ne faut pas oublier en effet que l'installation d'un ferry, même en tenant compte des modifications à apporter aux bassins et aux quais des deux ports à aménager, de la construction des rampes ou des élévateurs mécaniques, n'entraînerait que des dépenses insignifiantes en comparaison du prix d'un tunnel.

A ces divers arguments, les adversaires du ferry répon-

(1) Il y a en effet 25 kilomètres de Korsør à Nyborg; 30 de Copenhague à Malmö; 41 de Warnemünde à Gjedser.

dent : Nous ne contestons pas les avantages du ferry en général ; nous doutons, au moins en ce qui concerne les voyageurs, de ses avantages dans le cas particulier du Pas de Calais. Ni l'exemple des ferrys de la Baltique, ni celui des ferrys américains, ne sont convaincants ; ni dans ce cas ni dans l'autre, on n'a en effet à tenir compte de différences de niveau comparables à celles que l'on trouve à Calais ou à Douvres. Sans doute, le problème n'a rien d'insoluble, mais les solutions sont peu satisfaisantes ; il est d'abord à remarquer que les modifications à apporter aux ports actuels, l'installation de rampes ou d'élévateurs mécaniques, entraîneraient des dépenses qui sont loin d'être aussi négligeables qu'on l'a prétendu.

Il est en outre bien clair que la manœuvre des trains sur ces rampes ou sur ces élévateurs ne pourra jamais être très rapide ; il est bien douteux qu'elle puisse s'opérer plus rapidement que l'embarquement ou le débarquement des cadres à bagages actuels. Enfin, à puissance égale, ou, ce qui revient au même, à dépense égale, le ferry, en raison de sa plus grande résistance au vent et aux lames, étant moins rapide qu'un bâtiment ordinaire, on voit qu'il n'y a pas grande chance pour qu'il écourte beaucoup la durée du voyage.

Reste la question du confort ; de loin l'avantage est plus apparent que réel ; l'expérience des ferrys danois et américains prouve en effet que par beau temps, l'immense majorité des voyageurs quittent leur place et vont se dégourdir les jambes dans les salons ou sur le pont

du ferry ; par mauvais temps, ils ne la quittent pas toujours. En effet, c'est seulement pour les traversées de nuit et pour les voyageurs de wagon-lit que le ferry aurait, sous le rapport du confort, un avantage incontestable. Ne serait-il pas acheté bien cher (1) ?

Il nous semble bien qu'en réalité on ne peut pas comparer le tunnel au ferry. Le ferry correspond à d'autres préoccupations que le tunnel ; l'intérêt du ferry se réduit surtout à une question d'économie dans le chargement et le débarquement des marchandises : ce sont d'autres avantages, au contraire, que l'on attend du tunnel. Et enfin, le dernier système proposé, celui qui rallie aujourd'hui la grande majorité des suffrages, c'est le tunnel.

Grâce aux innombrables sondages qui ont été opérés dans le Pas de Calais (MM. Potier et Lapparent en ont à eux seuls effectués plus de sept mille dans les années 1876 et 1877), on est arrivé à cette conviction qu'il existe dans tout le détroit, avec une épaisseur uniforme de soixante mètres environ, une couche de craie grise, dure et imperméable, sans dislocation et sans faille, dans laquelle pourrait cheminer un tunnel sans aucun mécompte (2). Le chemin de fer se détacherait à Beuvre-quent de la ligne de Boulogne à Calais, passerait

(1) V. le *Temps* du 22 août 1913.

(2) Renaud, *Rapport sur la reconnaissance hydrographique et géologique du Pas de Calais, faite en juillet et en août 1889, en vue du projet d'établissement d'un pont sur la Manche*, novembre 1890 ; Duchanoy, *Rapport sur la constitution du fond du détroit*, Paris, 1891.

tout près de Marquise, et aboutirait presque en ligne droite à Wissant, où serait établie la gare des douanes et de triage, et où se ferait le changement de machine (la traction électrique étant dans le tunnel substituée à la traction à vapeur) (1). Au sortir de Wissant, le train longerait un instant la côte, puis s'engagerait sur un viaduc en arc de cercle, qui le ramènerait sous terre dans la falaise du cap Blanc-Nez. Ce viaduc, qui précéderait ainsi l'endroit où le train disparaîtrait sous terre est destiné à répondre aux préoccupations militaires anglaises : une flotte anglaise maîtresse du détroit pourrait ainsi battre de ses canons le viaduc, qui fournirait un admirable point de mire, et celui-ci une fois détruit, ne pourrait être rétabli par aucun ouvrage provisoire. La ligne descendrait ensuite vers le milieu du détroit et s'avancerait sous la mer à une profondeur qui la placerait à environ quatre-vingt-quinze mètres au-dessous du niveau de la mer. Elle remonterait enfin vers la côte anglaise et aboutirait grâce à un viaduc semblable à celui établi sur la côte française.

Le tunnel lui-même, serait constitué comme le Métropolitain électrique de Londres (les stations de la force motrice des trains venant de la France seraient érigées sur la côte anglaise) avec deux galeries circulaires parallèles de cinq mètres soixante à six mètres de diamètre chacune, distantes de quinze mètres l'une de l'autre ; ces

(1) A. Sartiaux, *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} octobre 1913, p. 565.

deux galeries communiqueraient de distance en distance par des rameaux transversaux très rapprochés (1). Il y aurait enfin une galerie d'écoulement indépendante du tunnel lui-même ; elle partirait de la côte, en un point bas situé à environ cent-vingt mètres au-dessous du niveau de la mer, pour remonter vers le milieu du détroit et y rencontrer le tunnel lui-même. C'est par cette galerie que s'écouleraient les eaux d'infiltration qui viendraient s'accumuler au fond du tunnel, au milieu du détroit (2). La construction de ces ouvrages durerait sept ans environ et coûterait quatre à cinq cents millions. L'entreprise commerciale a été placée sous la présidence du baron d'Erlanger (3).

(1) A. Sartiaux, *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} octobre 1913, p. 564.

(2) Sur la question de la construction du tunnel en ce qui concerne le point de vue géologique, physique et du génie, voir notamment :

W. Boyd Dawkins, *Manchester Geological Society*, 2 mai 1882.

Bramwell, *The making and working of a Channel Tunnel* (*Royal Inst. Proc.*, 19 mai 1882).

Crampton, *Creusement du tunnel sous-marin entre Calais et Douvres*. (*Mém. Soc. Ingén. civil*, 4^e série, 6^e vol.).

Tylden Wright, *The Channel Tunnel* (*North of Engl. Institute of Mining and Mech. Engin.*, vol. 22 (1882)).

A. Sartiaux, *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} octobre 1913.

(3) Article de l'amiral Edm. R. Freemantle, *Nineteenth Century and After*, janvier 1914, p. 218.

CHAPITRE III

Les conditions juridiques de la construction du tunnel

La première question qui se pose au point de vue juridique, quand on étudie le projet du tunnel sous la Manche, est celle de savoir si la France et l'Angleterre ont juridiquement toute liberté de construire ce tunnel, ou bien s'il leur faut le consentement des autres Puissances; en d'autres termes, quels sont les principes du droit international qui serviront de base à la France et à l'Angleterre pour l'exécution de cette entreprise.

Que le tunnel soit juridiquement possible, c'est là un point qui ne saurait guère laisser place à des doutes; non seulement il ne s'est jamais élevé dans aucun de ces deux pays une objection juridique quelconque contre le projet, mais dans les autres nations non plus, en supposant pour un moment qu'elles en aient le droit, l'entreprise n'a jamais rencontré le moindre obstacle, pas plus de la part des gouvernements que de la part des particuliers. Il ne suffit pas, cependant, d'affirmer que la construction d'un tunnel est possible sans l'assentiment des Puissances étrangères; encore faut-il rechercher sur quels principes juridiques est basée cette possibilité, car il est évident *a priori* que le régime qui réglera ultérieurement la situation du tunnel dépendra en grande partie du fondement juridique sur lequel on se sera appuyé pour en justifier la construction.

Or, pour établir cette justification juridique, on doit examiner d'abord quel est le régime légal de la mer sous laquelle ce tunnel doit passer, et, comme il doit être construit sous le lit même de la mer, nous aurons à rechercher les règles qui, d'après le droit international, doivent régir la mer, le lit et le sous-sol de la mer.

Remarquons d'abord que la question ne présenterait aucune difficulté si la Manche était, comme la mer Noire ou la mer d'Aral, une mer intérieure, ou si, comme la mer d'Azow, elle était une mer fermée. Ces mers, faisant partie dans toute leur étendue du territoire d'un Etat, sont placées sous la juridiction exclusive de cet Etat et le tunnel qui serait construit sous leurs lits, serait dans la même condition juridique que les tunnels percés dans le sous-sol d'un pays quelconque. Mais la Manche est une mer ouverte et pour réaliser la construction du tunnel il faudra prendre possession d'une partie du sous-sol de son lit. Sans doute, les Anglais donnent à la Manche la dénomination de « canal anglais », mais cette appellation n'est pas justifiée en droit international, et, dès le dix-septième siècle, Louis XIV refusait de la reconnaître (1). Pour qu'elle fût fondée, il faudrait que la Manche fût enclavée dans le territoire anglais sans communication directe avec l'Océan, ou tout au moins que la Grande-Bretagne fût maîtresse de tous les rivages et des deux côtés de l'entrée de cette mer, et à la condition encore que cette entrée fût

(1) Azuni, *Droit maritime*, I, p. 198. — Voir dans le sens de la théorie anglaise, Selden, *Mare Clausum*.

assez étroite pour être entièrement sous la puissance des batteries anglaises placées à terre. Il n'en est rien ; la Manche est une mer libre, ouverte aux navires de guerre et de commerce de toutes les nations (1).

La Manche, quelque étroite qu'elle soit, est cependant suffisamment large pour que les eaux territoriales anglaises ne joignent pas les eaux territoriales françaises, et qu'un important chenal existe entre les deux zones territoriales. Ainsi, les eaux et le lit du Pas de Calais sont soumis à deux régimes distincts ; celui de la haute mer et celui de la mer territoriale.

En son milieu, la Manche est libre : c'est un détroit qui fait communiquer entre elles deux mers libres, la mer du Nord et l'Océan Atlantique ; la liberté de ces deux mers serait singulièrement amoindrie et presque complètement annihilée si le passage qui les fait communiquer n'était pas libre.

Encore faut-il préciser ce que l'on entend par la liberté de la mer et par suite du détroit.

Dans une théorie qui trouve encore à l'heure actuelle de nombreux partisans parmi les écrivains du droit international, la haute mer constitue une *res nullius* ; la haute mer est libre parce qu'aucun Etat n'y possède un droit

(1) Robin, *Le tunnel sous la Manche et le droit international*, R. D. I. P., 1908, p. 61. — Dans cet article M. Robin n'étudie que le régime juridique du tunnel pour la partie creusée sous la haute mer et soumet simplement les extrémités creusées sous les eaux territoriales respectives de la France et de l'Angleterre au régime des lois de ces deux pays. En outre, il ne semble pas faire de différence entre le lit de la mer et le sous-sol de la mer.

de souveraineté et n'y peut exercer un droit exclusif de commandement. La mer, dit-on, résiste à l'appropriation, parce qu'en vertu de sa nature elle ne subit pas les atteintes d'une possession continue et permanente. Grotius qui, le premier, a dans son livre fameux *Mare liberum*, posé le principe de la liberté des mers, justifiait cette liberté en disant qu'il est impossible, dans l'Océan, de poser des bornes et de tracer des frontières : « Les Portugais ont-ils donc entouré cette mer de barrières, comme nous entourons nos champs, et de manière à pouvoir en exclure ceux qu'ils voudraient ? ou bien au contraire, s'en faut-il à tel point que, tandis qu'ils se partagent le monde au préjudice des autres peuples, ils ne puissent invoquer de limites posées soit par la nature, soit de mains d'hommes, mais se prévalent seulement de lignes imaginaires dans l'espace ? Où donc est cette appréhension naturelle sans laquelle on ne peut concevoir aucune propriété » (1) ?

« Quand un vaisseau est passé par un endroit », déclare à son tour Puffendorf, « la route n'en est pas moins commode pour ceux qui viennent après » (2).

La règle de la liberté des mers s'appuierait donc sur le caractère provisoire de l'occupation.

D'après cette doctrine aucune occupation n'étant possible en haute mer, aucun Etat ne pourrait y exercer un droit de juridiction, sauf sur ses nationaux. Par conséquent, tout est permis en haute mer, excepté ce qui, de la

(1) *Mare liberum*, chap. V.

(2) *Juris naturæ et gentium* (1672), liv. IV, chap. V, § 9.

part d'un Etat, pourrait gêner l'égale liberté d'un autre Etat. C'est effectivement en s'appuyant sur cette conception qu'on a voulu justifier la construction d'un tunnel sous la Manche. « La construction du tunnel », dit L. Oppenheim (1), « ne heurte aucun principe du droit international; le consentement des Puissances étrangères n'est pas nécessaire si seulement l'Angleterre et la France sont d'accord. De même que personne n'a eu l'idée d'élever une objection au nom du droit international contre la pose des câbles sous-marins dans la haute mer, il ne pourrait venir à l'idée de personne d'élever une protestation fondée sur le droit international contre la construction du tunnel. La liberté de la mer comprend le droit de faire tout ce qui ne heurte pas cette liberté. Tout ce qui heurte la libre navigation, la libre pêche, la libre juridiction d'un Etat quelconque, est incompatible avec la liberté de la mer, et par suite est interdit. Par contre, tout ce qui ne contient pas une opposition de cette sorte peut être fait. Et il est certain que l'établissement d'un tunnel comporte aussi peu de gêne que la pose des câbles télégraphiques transatlantiques. La construction du tunnel par la France et l'Angleterre est donc possible et ce sans que ces pays aient besoin de l'assentiment des autres Puissances ».

Pour exacte que soit cette conclusion, il ne nous paraît pas qu'elle s'appuie sur des motifs inattaquables. Elle

(1) L. Oppenheim, *Der Tunnel unter dem Aermelkanal und das Völkerrecht*. — *Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht*, II, p. 4.

semble déduire implicitement, tout en affirmant la pleine liberté de la mer, que la haute mer est une *res nullius* (1). Or, nous ne croyons pas qu'on puisse aujourd'hui encore considérer la haute mer comme telle ; il nous semble plutôt que la haute mer constitue une *res communis* (2). Déjà Grotius avait entrevu cette vérité. Sans doute, il affirmait que la mer est libre parce que personne ne peut y tracer de frontière, mais il ajoutait aussi cette deuxième justification du principe qu'il posait, à savoir qu'on doit considérer la haute mer comme un moyen indispensable de communication entre les peuples : « Nous ne détestons les pirates pour d'autres ni de meilleurs titres, sinon qu'ils assiègent et infestent les moyens de communication entre les peuples » (3). Plus loin, il revient encore sur ce sujet et il affirme de nouveau que, en vertu du droit des gens, le commerce est libre entre tous. « La liberté du commerce est du droit des gens appelés primitifs, lequel procède d'une cause naturelle et perpétuelle » (4). Ce sont aussi les raisons sur lesquelles se base Ortolan : « Les mers, dit-il (5), sont un élément nécessaire au développement complet de la destinée morale de l'humanité ; l'association, la communication des uns aux autres est une loi de la nature humaine aussi essentielle dans l'ordre moral

(1) L. Oppenheim, *op. cit.*, p. 3.

(2) Franz von Liszt, *Das Völkerrecht* (1910), § 26, p. 195.

(3) *Op. cit.*, chap. I.

(4) *Op. cit.*, chap. VIII.

(5) *Diplomatie de la mer*, t. I, p. 118.

que la respiration dans l'ordre physique. Quel est le peuple, qui, en eût-il la possibilité physique, aurait le droit de prendre comme sa propriété exclusive l'élément jeté partout, autour des terres, pour unir, de tous les points du monde, les hommes et les nations? »

Cette conception de la mer, chose commune, conduit à des conséquences toute différentes de celles auxquelles conduisait la conception de la mer *res nullius*. Avec cette nouvelle conception, en effet, on est amené non plus à dire que la haute mer est soustraite à toute réglementation de la part d'un Etat, mais à dire que la haute mer peut être réglementée dans l'intérêt de tous les Etats par l'ensemble des Etats. Non seulement chaque Etat peut exercer en haute mer une juridiction sur ses nationaux et leurs navires, mais encore la communauté internationale peut édicter des règles obligatoires pour les Puissances et leurs nationaux, dans le but de faire rendre à la haute mer le maximum des effets utiles pour l'ensemble des Etats.

C'est d'ailleurs vers la réalisation d'une telle conception que s'achemine lentement la pratique internationale moderne. Ainsi, en matière de pêche, on a compris que, dans l'intérêt même des pêcheurs et en vue d'empêcher la destruction de certaines espèces par l'abus de procédés de pêches particulièrement désastreux, une entente était nécessaire entre les Etats pour soumettre la pêche, même en haute mer, à certaines règles. On peut citer comme exemple la Convention de La Haye du 6 mai 1882 inter-

venue entre les riverains de la mer du Nord. On peut rappeler aussi la Convention d'arbitrage conclue entre les Etats-Unis et l'Angleterre concernant la pêche des phoques à fourrure dans la mer de Behring ; le compromis donnait au tribunal, une fois son jugement rendu, la mission de déterminer quelles étaient les mesures de protection et de conservation des phoques qui s'imposeraient désormais aux Gouvernements américain et anglais et le Tribunal de Paris a pu ainsi organiser le 15 août 1893 tout un régime spécial de protection des phoques à fourrure. Ainsi encore de cette idée que la mer est une *res communis* est résultée l'entente entre les Etats pour la protection des câbles sous-marins qui fut réalisée dans la Convention de Paris du 17 mars 1884. De même encore, le régime instauré par la Conférence de Bruxelles de 1890 pour la répression de la traite nous paraît une preuve nouvelle de la tendance du droit international contemporain à considérer la haute mer comme une *res communis*.

Ainsi cette idée moderne de la mer conduit aussi, comme l'antique conception de la mer *res nullius*, à proclamer le principe de la liberté des mers, mais il s'agit maintenant d'une liberté réglementée par l'ensemble des Etats et non plus d'une liberté anarchique.

Est-ce que, ainsi conçue, la règle de la liberté des mers peut constituer un obstacle juridique quelconque à la construction d'un tunnel sous la Manche ? Certainement non. Les restrictions que l'on tend à imposer aujourd'hui

à cette liberté non seulement respectent la liberté de la navigation en pleine mer, mais ont pour but précisément, dans la majorité des cas, de faire que cette voie de communication qui est la haute mer soit plus facilement suivie et avec plus de sécurité. Quand on dit que tel ou tel acte est libre en pleine mer cela signifie non pas seulement qu'il ne gêne pas la liberté des Etats, mais plutôt qu'il ne contrarie pas la destination essentielle de la haute mer, qui est d'être une voie de communication, ou même qu'il accroît les qualités de la mer en tant que voie de communication.

Or, est-ce que la construction d'un tunnel va contrarier cette destination de la mer ? Evidemment non. Sans doute, l'érection d'un pont métallique pourrait donner lieu à des objections au point de vue du droit international, car il est certain que le tablier et surtout les piles du pont constitueraient un obstacle sérieux à la navigation et par là heurteraient le principe que la mer, moyen de communication internationale, doit être libre. Mais le tunnel ne gênerait en aucune façon les communications internationales. Bien plus, il les servirait. Il établirait entre l'Angleterre et la France une seconde voie de communication. Ce serait une voie terrestre, parallèle et surajoutée à la voie maritime, la seule existant actuellement entre ces deux pays. Non seulement le tunnel n'entraverait donc pas les communications maritimes, mais il les doublerait et, le cas échéant, les suppléerait. Sans doute, le tunnel servirait principalement au trafic

franco-anglais ; il est certain néanmoins qu'il profiterait grandement au trafic international.

Ainsi, les nations étrangères ne peuvent pas s'opposer, pour des raisons tirées du droit international, à la construction du tunnel sous la partie de la Manche qui constitue une mer ouverte, et l'Angleterre et la France peuvent procéder à cette construction sans avoir besoin du consentement des Puissances tierces.

Il faut aller plus loin maintenant et affirmer que *seules* elles peuvent procéder à cette construction. La Manche, en effet, baigne les côtes anglaise et française : de chaque côté du chenal, dont les eaux sont soumises au régime de la haute mer, il existe des points d'eau qui constituent la mer territoriale anglaise ou française. Quels sont les droits et pouvoirs respectifs de l'Angleterre et de la France sur les eaux territoriales anglaises et françaises en ce qui concerne spécialement la question d'un tunnel sous la Manche?

Ici encore on se trouve en présence de doctrines opposées et conduisant souvent à des conséquences contradictoires. La grande majorité des auteurs — suivant en cela l'opinion de l'Institut de droit international — affirme que l'Etat côtier a sur la mer territoriale qui baigne ses côtes un droit de souveraineté, limité à certains points de vue par l'obligation où il est de par le droit international d'accorder certaines facultés aux Etats étrangers, de leur reconnaître certains droits (exemple : droit de passage inoffensif). Dans cette doctrine il est évident que l'Etat

côtier seul aurait le droit de procéder à l'établissement d'un tunnel sous ses eaux territoriales. Etant souverain dans la zone territoriale, il l'est aussi des eaux de leur lit et des tréfonds. Comme très certainement la construction d'un tunnel ne rentre pas parmi les privilèges que le droit des gens reconnaît aux Etats dans les eaux territoriales étrangères, il en résulte que seul l'Etat riverain a le droit, par ce qu'il est souverain, de procéder à la construction du tunnel.

Ce raisonnement ne nous paraît pas admissible et nous ne croyons pas que l'Etat ait véritablement un droit de souveraineté sur la mer territoriale. A nos yeux, la mer territoriale est, en principe, soumise au même régime que la haute mer; elle est aussi un moyen nécessaire de communication entre les hommes et, comme tel, elle doit rester libre. Seulement, en raison même de la proximité des côtes, la liberté de navigation y est restreinte dans la mesure précisément où cela est nécessaire pour assurer la sécurité du territoire riverain. De même que le propriétaire d'un fonds, en droit privé, peut empêcher son voisin de planter à une certaine distance pour ne pas lui nuire dans l'usage de son fonds, de même le riverain de la mer a, pour sa défense, le droit de limiter aux approches de sa côte, le libre usage de la mer.

D'ailleurs, qu'est-ce que ce droit de souveraineté qui n'est pas la souveraineté elle-même, qui n'est qu'un *droit* de souveraineté et qui s'exerce directement sur la mer?

Dans la conception moderne, la souveraineté est essentiellement une volonté qui commande à d'autres volontés : « Etre souverain, c'est avoir reçu d'hommes groupés en un même corps politique le droit d'exprimer leur volonté collective. La source de la souveraineté est dans la volonté des hommes... C'est de la volonté des hommes que se dégage le droit du souverain... C'est par leur volonté que les hommes organisent au-dessus d'eux la souveraineté, comme le faisceau des volontés collectives. Si l'Etat se forme, c'est par la volonté de ceux qui le composent, s'il prend pouvoir sur les personnes, c'est que ces personnes sont consentantes; s'il prend autorité sur le territoire, c'est que les propriétaires du territoire sont aussi consentants. C'est la volonté des hommes qui, après avoir formé l'Etat, lui donne souveraineté sur les biens comme sur les personnes. Rien n'est sous l'autorité de l'Etat qui ne soit d'abord sous celle de l'individu. La volonté étant la source de la souveraineté, l'Etat ne peut avoir sous sa souveraineté des choses qui ne sont pas soumises à la volonté des hommes. Or, leur volonté ne peut lui donner que ce qu'ils ont, leurs personnes, leurs biens, non les choses qui échappent à cette volonté même. La mer qui n'est pas sous la domination privée de l'individu, ne peut donc être sous la domination publique de l'Etat. Suivant une idée émise souvent par les anciens auteurs, notamment par Bodin, qui prétend la tenir de Sénèque, propriété et souveraineté sont les deux faces, privée et publique, du même objet. Puisqu'ici la

face privée manque, comment la face publique pourrait-elle exister » (1)?

Comment, dans cette nouvelle théorie, se présente la question de la construction d'un tunnel sous la mer territoriale? D'une façon très simple : un tunnel qui serait construit sous les eaux territoriales d'un Etat et qui déboucherait en un point quelconque de la côte d'un autre Etat constituerait un danger pour cet Etat s'il appartenait à un Etat tiers. Il ne peut pas être question d'assimiler le passage d'un train étranger sous les eaux territoriales au passage d'un navire étranger dans ces mêmes eaux. Si cependant on voulait établir cette comparaison, on devrait se rappeler que l'Etat côtier soumet le passage des navires de commerce étrangers dans ses eaux territoriales à un nombre considérable de restrictions (douanières, sanitaires, etc.).

Dans le cas d'un tunnel, il pourrait certainement alléguer le souci de sa défense territoriale, le danger que ferait courir à sa sécurité extérieure l'existence d'un tunnel complètement soustrait à son contrôle, les nécessités de sa protection personnelle, pour en interdire l'établissement par un autre Etat ou par les sujets d'un autre Etat.

Ainsi donc, la France et l'Angleterre, d'un commun accord peuvent, sans le consentement des Puissances

(1) De Lapradelle, *Le droit de l'Etat sur la mer territoriale* (*Revue générale de Droit international public*, 1898, p. 278).

tières, construire le tunnel sous la Manche et seules elles le peuvent (1).

Examinons maintenant le régime juridique du tunnel.

(1) Von Liszt, *op. cit.*, § 26, p. 498.

CHAPITRE IV

Régime juridique du tunnel en temps de paix

Pendant la construction du tunnel et surtout, après son achèvement, pendant son exploitation, des problèmes se poseront certainement qui ne pourront être résolus que si on a préalablement déterminé de la façon la plus précise, le régime juridique du tunnel. Une rixe éclate dans le tunnel entre ouvriers : quelles autorités seront compétentes pour les juger ? Une infraction est commise par des voyageurs pendant la traversée du tunnel : quelle juridiction aura compétence pour la réprimer ? Durant le trajet du tunnel, des enfants peuvent naître dans les trains, des employés ou des voyageurs peuvent mourir, des contrats peuvent être conclus : à quelle nationalité appartiendront ces enfants, d'après quelle loi sera réglée cette succession, quels principes juridiques régiront ces contrats ?

Si nous avons adopté la théorie courante sur la haute mer et la mer territoriale, si nous avons soumis la haute mer et la mer territoriale chacune à un régime essentiellement distinct, la première étant une *res nullius* et la seconde étant soumise à la souveraineté de l'Etat côtier, nous serions maintenant forcé de distinguer deux régimes juridiques distincts applicables au tunnel, le premier spécial à la partie du tunnel située sous la haute

mer, le second spécial à la partie située sous la mer territoriale.

Mais une pareille distinction est pour nous inadmissible. Nous avons essayé de démontrer qu'il n'y a pas de différence essentielle entre le régime de la haute mer et celui de la mer territoriale ; l'une et l'autre sont libres, sauf certaines restrictions propres à la mer territoriale et tirées des nécessités particulières de l'Etat riverain.

D'ailleurs, même si on admet que l'Etat riverain qui n'a aucune souveraineté sur la haute mer, a un droit de souveraineté sur la mer territoriale, il s'en faut de beaucoup que, par là, toute difficulté soit aplanie en ce qui concerne le régime du tunnel sous les eaux territoriales, car les auteurs partisans de la théorie classique d'après laquelle l'Etat est souverain sur la mer territoriale sont loin de s'entendre sur l'étendue exacte et les conséquences précises de cette souveraineté. On dit bien sans doute que l'enfant né sur un bateau se trouvant dans les eaux territoriales françaises naît Français ou étranger, suivant les distinctions admises par la loi française sur la nationalité des individus nés en France ; et l'on pourrait appliquer par analogie ces mêmes règles à l'enfant né dans la partie du tunnel se trouvant sous les eaux territoriales françaises. On suivrait un raisonnement semblable pour les délits commis sous ces mêmes eaux, qu'on assimilerait aux délits commis à bord d'un bateau se trouvant dans les eaux territoriales françaises.

Mais que de difficultés resteraient à résoudre ! D'abord, quelle est la limite exacte de la mer territoriale ?

Cette limite est loin d'être fixée encore actuellement ; il n'existe jusqu'à présent aucune règle universellement reconnue et obligatoire concernant les limites de la mer territoriale. Logiquement, si l'Etat est souverain sur la mer territoriale, ce n'est que de la force des armes qu'il peut tirer cette souveraineté : alors la mer territoriale va s'étendre jusqu'à l'extrême limite de la portée des canons. Or, la largeur du Pas de Calais s'abaisse jusqu'à 18 milles(1) et les canons anglais et français ont une portée atteignant jusqu'à 11 milles de leur côte respective ; c'est un total de 22 milles que les deux groupes de canons commandent, tandis que le détroit n'en a que 18. Avec cette mesure — la seule logique (2) — de la mer territoriale, non seulement la Manche serait dans toute sa largeur soumise au régime de la mer territoriale, mais encore au milieu du détroit, une zone de 4 milles, également dominée par les canons des deux côtes, devrait être anglaise et française en même temps (3). La conséquence en serait que les infractions,

(1) Godey, *La mer côtière*, p. 25, n° 1.

(2) F. de Martens, *Le tribunal d'arbitrage de Paris et la mer territoriale* (*Revue générale de droit international public*, 1894, p. 39). — Principe proclamé par Bynkershoek : *Terrae dominium finitur ubi armorum vis*.

(3) Des difficultés semblables se sont rencontrées dans le cas des chemins de fer français et espagnols entre les frontières de ces deux pays à cause de la différence de largeur des voies ferrées. Un cas célèbre est aussi celui du tunnel du mont Cenis dans l'intérieur duquel la limite de la frontière entre la France et l'Italie est fixée au point de séparation des deux pentes opposées se

par exemple, commises dans cette zone relèveraient à la fois des autorités anglaises et des autorités françaises. Dira-t-on que cette zone est neutre ? Alors la mer territoriale ne se mesure plus avec le canon, puisqu'elle s'arrête à neuf milles, tandis que la portée du canon va jusqu'à onze milles. Dira-t-on qu'elle est commune ? Mais un même territoire ne peut appartenir qu'à une seule souveraineté. Des forts placés sur la frontière, un Etat tient sous son artillerie toute une partie du territoire ennemi ; de ses propres forts, l'autre Etat peut de même commander, jusqu'à une certaine distance, le territoire de son voisin. Est-ce à dire que sur la zone frontière la bande que des deux côtés on peut balayer est soumise à la souveraineté commune des Etats limitrophes ? Et si c'est inadmissible sur la frontière de terre, pour quelle raison l'admettre sur la frontière de mer (1) ?

Aussi, la pratique repousse-t-elle ici la mesure des armes, et depuis quelques années un grand nombre de traités fixe arbitrairement à trois milles la limite de la mer territoriale (2). Mais que d'exceptions subit cette

dirigeant, l'une vers l'Italie, l'autre vers la France, à environ 150 mètres au sud de la verticale passant par le faite de la montagne (Voir *Archives diplomatiques*, 1876-1877, t. III, p. 55, art. 1^{er} de la Convention spéciale entre la France et l'Italie signée le 10 décembre 1874). Mais il est évident que dans ces deux cas il ne s'agit que de territoires de peu d'étendue et presque insignifiants.

(1) De Lapradelle, *op. cit.*, p. 334.

(2) E. Nys, *Le droit international. Les principes, les théories, les faits* (1912), t. I, p. 552.

pratique ! « Les mêmes gouvernements qui ont sanctionné de leur propre signature la règle des trois milles, profitent de chaque occasion pour éviter de la répéter trop souvent, et préfèrent évidemment des termes plus vagues : les limites des eaux territoriales sont réglées d'après « les principes généraux du droit international » ou bien, la mer territoriale est celle qui « d'après des temps immémoriaux » appartient à l'Etat. En chaque matière apparaît une limite spéciale, et chaque Etat a la sienne ; qu'il s'agisse de la pêche, de la justice pénale ou civile, de la protection douanière ou sanitaire, du passage et du séjour des navires étrangers le long des côtes de l'Etat, on voit la limite de la mer territoriale varier de matière à matière, de pays à pays » (1).

Et ceci démontre bien encore l'inexactitude de la théorie d'après laquelle l'Etat aurait un droit de souveraineté sur ses eaux territoriales ; mais, si même nous admettions cette théorie et si nous voulions en faire application au tunnel dans celles de ses parties qui seraient construites sous les eaux territoriales anglaises ou françaises, quelle limite adopterions-nous parmi toutes celles qui sont

(1) De Martens, *op. cit.*, p. 39. — Dans son projet, présenté à l'Institut de droit international à la session de 1912, sir T. Barclay propose que la mer territoriale soit fixée ainsi qu'il suit :

Art. 2. — A six milles marins de la laisse de basse marée sur toute l'étendue des côtes.

Art. 4. — En cas de guerre, l'Etat riverain a le droit de fixer sa zone neutre au delà de six milles jusqu'à portée de canon des côtes. *Annuaire de l'Institut de droit international*, 1912, p. 375.

actuellement en usage dans le droit international ou dans le droit interne de chaque Etat? Faudrait-il adopter une limite unique, applicable au tunnel dans toutes les questions juridiques que sa construction, son entretien ou son exploitation pourraient faire naître? Appliquerions-nous des règles différentes à ces questions juridiques suivant qu'elles se produisent à la *surface de la mer* ou dans le *lit et le sous-sol de la mer*? Alors, certainement des cas se présenteraient qui, se produisant à la même distance des côtes, seraient régis par la loi côtière ou non, suivant qu'ils auraient eu lieu à la surface des eaux ou dans le sous-sol marin : telle infraction, par exemple, ressortirait à la juridiction française si elle était commise dans le tunnel, et telle autre, exactement semblable, mais commise à bord d'un bateau étranger situé exactement au-dessus de l'endroit où la première a été commise, ne pourrait être réprimée que par les autorités de l'Etat auquel appartiendrait le bateau. Et sans doute, cette dualité de systèmes est en elle-même acceptable, mais elle nous apparaît comme inadmissible dès lors qu'on part des principes qu'il existe une mer territoriale soumise à la souveraineté de l'Etat riverain et ayant une situation juridique distincte; et il faut alors que toute l'étendue de cette mer, qu'il s'agisse de la surface, du lit ou du sous-sol, soit soumise au même régime juridique.

Et d'autre part, si on admettait une limite unique, laquelle adopter? En 1894, l'Institut de droit international fixait à six milles marins à partir de la laisse de

basse mer, l'étendue de la zone territoriale ; en 1902, le même Institut décidait à propos du régime des câbles sous-marins, que la mer territoriale a une étendue de trois milles à partir de la laisse de basse mer. Ainsi, la doctrine elle-même hésite et ne peut arriver à déterminer les limites exactes de la mer territoriale. C'est qu'en réalité, dans la pratique, on tend de plus en plus à prendre comme limite des eaux territoriales exactement ce qu'il faut pour assurer la protection de tel ou tel intérêt envisagé de l'Etat riverain. Suivant qu'il veut se protéger contre la contrebande, contre l'épidémie, contre une attaque brusquée en temps de guerre ou contre la violation de sa neutralité, l'Etat côtier a besoin d'une zone plus ou moins étendue, et ainsi s'expliquent les diverses limites adoptées en pratique. Mais les questions qui se posent à propos du tunnel sous-marin sont bien différentes des problèmes que soulève la mer territoriale. La question de la pêche s'élimine évidemment d'elle-même ; la protection douanière, sanitaire, militaire serait assurée nécessairement par des mesures prises à l'entrée ou au débouché du tunnel et non point à l'intérieur d'une zone fixe, rigoureusement calculée à partir de la côte. Le seul problème qui se pose en conséquence, est celui de la législation applicable et de la juridiction compétente dans le tunnel.

Mais faut-il donc que ce problème soit résolu exactement comme il le serait à la surface des eaux territoriales ?

Dans ce dernier cas, ce sont surtout des considéra-

tions d'ordre et de tranquillité publique qu'on a envisagées quand on a pris les règles qui déterminent — avec quelque imprécision d'ailleurs — les pouvoirs de l'Etat riverain pour la répression des infractions commises à bord ou du bord d'un navire étranger dans ses eaux territoriales. L'Etat côtier réprime ces infractions quand il les croit susceptibles de troubler l'ordre et la tranquillité dans ses ports ou quand elles les troublent effectivement ; hors ses eaux territoriales, il s'en désintéresse, et c'est seulement à la Puissance dont le navire porte le pavillon qu'appartient le droit de répression. Ces considérations ne peuvent évidemment s'appliquer aux infractions commises dans le tunnel. Et en fait, en quoi une infraction commise dans le train sous-marin à une certaine proximité des côtes de France troublera-t-elle l'ordre et la tranquillité publique en France plus qu'une infraction semblable commise à une distance plus grande de l'entrée française du tunnel, ou même qu'une infraction se produisant tout près de la sortie anglaise du tunnel ?

On ne voit donc pas sur quel fondement on pourrait s'appuyer pour fixer dans quelle étendue à partir de la côte, le tunnel serait soumis au régime juridique des eaux territoriales. En conséquence, toute fixation d'une limite précise serait nécessairement arbitraire.

Et en admettant même qu'une limite précise fût établie, quels seront alors les pouvoirs exacts de l'Etat riverain dans la partie « territoriale » du tunnel ? On ne peut pas se borner à répondre : « Les mêmes que ceux

qu'il exerce à la surface des eaux territoriales », car, nous le savons bien, il n'y a pas de règles fixes de droit international déterminant les pouvoirs des Etats riverains. Dans deux conventions signées le 18 octobre 1907 par la seconde Conférence de la paix, la XII^e Convention relative à l'établissement d'une Cour internationale des prises et la XIII^e Convention, concernant les droits et les devoirs des Puissances neutres en cas de guerre maritime, les eaux territoriales sont bien nommées, mais non définies ; non seulement on ne nous dit pas dans quelle limite s'étendent les eaux territoriales ainsi mentionnées, mais encore on ne pose que quelques-unes des règles applicables à la mer territoriale. Or, bien évidemment, ces règles ne peuvent trouver aucune application en ce qui concerne le problème que soulève l'établissement du tunnel sous-marin ; il ne sert donc à rien de dire que la partie « territoriale » du tunnel serait soumise au même régime juridique que les eaux territoriales ; il faudrait d'abord élaborer ce régime lui-même ; probablement s'apercevra-t-on ensuite qu'il ne peut être appliqué *hic et nunc* au tunnel.

Ce n'est donc pas en se basant sur la doctrine d'après laquelle la mer territoriale est soumise à la souveraineté de l'Etat riverain qu'on peut établir le régime juridique d'une partie quelconque du tunnel, et il nous faut en conséquence rechercher une autre solution qui serait, le plus exactement possible, applicable au tunnel.

Selon la théorie que nous avons cru nous permettre de

proposer plus haut, le régime juridique des eaux territoriales ne devrait pas être essentiellement distinct du régime juridique de la haute mer. Nous pensons que la mer est une ; elle est partout *res communis*, appartenant également à chacun des Etats qui font partie de la société internationale. Ce qu'on appelle le régime de la mer territoriale, c'est seulement un ensemble de servitudes côtières reconnues aux Puissances riveraines à cause des nécessités ou des intérêts spéciaux qu'elles peuvent avoir besoin de faire valoir en certaines matières ; mais il n'y a pas de différence de nature entre la haute mer et la mer territoriale. Nous devons donc reconnaître que le régime juridique du tunnel sera, dans son ensemble, partout identique, sans qu'il y ait lieu de rechercher à quelle distance, dans tel ou tel cas particulier, on se trouve des côtes, et si tel ou tel fait s'est produit sous la mer territoriale ou en haute mer. Quel va être ce régime juridique ?

Tout dépend de la nature juridique qu'on attribue à la mer et au lit de la mer. Les eaux de la mer, avons-nous dit, sont *res communis*, et il en est de même des objets et des animaux qui se trouvent dans ces eaux. Mais en est-il ainsi du lit de la mer, et surtout du tréfonds, du sous-sol de la mer ? Cette question est susceptible de recevoir des réponses bien différentes suivant le point de vue auquel on se place. Nous nous proposons d'étudier ici brièvement les diverses solutions de la question.

I. — La possession d'un territoire et la souveraineté exclusive d'un gouvernement sur ce territoire constituent

les éléments essentiels de l'Etat ; pour qu'un Etat existe, en tant qu'Etat, il faut nécessairement un peuple fixé sur un territoire donné et administré par un pouvoir souverain. Mais la souveraineté n'existe pas exclusivement sur le sol seul, sur la surface du sol, elle existe aussi au-dessus et au-dessous du sol, indéfiniment dans le sens vertical. C'est ainsi que de nombreux auteurs attribuent à l'Etat la souveraineté de toute la colonne d'air qui se trouve sur son territoire (1). Il est de même souverain du sous-sol (mines, etc.), qui s'étend sous son territoire (2). C'est en fait une théorie très généralement acceptée que dans toute sa profondeur, le sous-sol est soumis à la souveraineté qui s'exerce à la surface (3).

(1) A. Rivier, *Principes du droit des gens* (1896), t. I, p. 140 et 141.

(2) E. Nys, *op. cit.*, t. I, p. 445.

(3) Il faut remarquer toutefois qu'ici il existe une différence importante entre la propriété et la souveraineté. Il n'est pas contesté en effet que la souveraineté sur le sol entraîne la souveraineté sur le sous-sol : on discute, au contraire, la question de savoir si la propriété de la surface entraîne la propriété du tréfonds. Certains auteurs, reprenant les arguments des physiocrates, soutiennent cette dernière manière de voir, en considérant comme naturellement inséparables la propriété du sol et du sous-sol (R. de Récy, *La propriété des mines* (*Revue des Deux Mondes*, novembre 1889). Telle a été en France l'opinion des rédacteurs du Code civil (article 552) et dans une certaine mesure de la loi du 21 avril 1810 sur les mines. De même, les législations anglaise et américaine attribuent la propriété du sous-sol au propriétaire de la surface. Inversement, beaucoup d'auteurs et un certain nombre de législations considèrent que le sol et le sous-sol constituent deux propriétés nettement distinctes l'une de l'autre, le sous-sol n'appartenant jamais au propriétaire de la surface comme tel. D'ailleurs, il y a désaccord sur le point de savoir à qui appartient le sous-sol ; parfois c'est à l'Etat, le sous-sol

Certains auteurs affirment que le sous-sol fait partie du territoire, en constitue une partie intégrante; d'autres, sans aller si loin, reconnaissent qu'il existe une règle universellement admise dans le droit international d'après laquelle le sous-sol jusqu'à une profondeur indéterminée, appartient à l'Etat qui possède le territoire à la surface (1). Si l'on applique cette règle au sol de la mer, on aboutit à cette conséquence que le lit de la mer, comme la mer elle-même, n'est soumis à la souveraineté d'aucun Etat, parce que, comme la mer, il est hors du commerce. Le sous-sol, dit-on dans cette opinion, est un accessoire inséparable et incessible du territoire; pourquoi le sous-sol de la mer ne serait-il pas aussi un accessoire inséparable de la mer et ne participerait-il pas à la qualité qu'elle possède d'être *extra commercium* ?

Répondre à cette question par l'affirmative, c'est admettre que le tunnel n'est en aucune façon une partie du territoire d'un Etat, qu'il est plutôt une partie de l'écorce terrestre non encore soumise à la souveraineté d'aucun Etat.

Par conséquent, les délits qui sont commis dans les tunnels, les conventions qui y sont conclues, doivent être traités comme des délits commis ou des conventions conclues sur un territoire ne dépendant d'aucun Etat. L'existence d'un tel territoire n'est point chimérique; sans

étant alors considéré comme un bien sans maître; parfois c'est à l'inventeur, le tréfonds constituant une *res nullius* susceptible d'occupation.

(1) L. Oppenheim, *International Law* (1912), vol. I, § 173, p. 235.

doute, à l'heure actuelle, grâce aux découvertes et aux explorations, presque tous les points du globe ont été scrutés ; il existe pourtant encore, sans parler des territoires possédés par les tribus sauvages ou barbares, des contrées qui ne sont soumises à aucune souveraineté : territoires inhabités ou abandonnés par un Etat sans esprit de retour (1). Mais il faut observer que des faits dont il s'agit (délits, naissances, contrats), ne risquent guère de se produire dans une telle contrée, tandis qu'au contraire, certains d'entre eux au moins surviendraient assez fréquemment dans le tunnel sous-marin.

Quelle législation leur serait alors applicable ? et à quelles conséquences n'aboutirait-on pas si on voulait assimiler ces faits à ceux qui se passent dans des territoires sans maître ! Supposons, par exemple, une convention conclue dans le tunnel entre plusieurs individus de nationalité différente : cette convention devrait satisfaire à toutes les conditions de fond et de forme prescrites par les législations des divers pays des cocontractants ; mais il peut y avoir dans ces législations des dispositions inconciliables ! Ou bien encore, supposons un crime commis dans le tunnel par un Anglais ou un Américain. Comme l'on sait, la loi pénale anglaise ou américaine ne s'applique qu'aux faits commis sur le territoire national et le criminel ne pourra être jugé en Angleterre ou aux Etats-

(1) Jèze, *Etude théorique et pratique sur l'occupation comme mode d'acquérir les territoires en droit international* (1896), p. 64 et suiv. — E. Nys, *op. cit.*, t. II, chap. II.

Unis ; il ne pourra l'être non plus dans un autre pays, puisque le tunnel ne dépend d'aucun Etat : il jouira donc d'une complète impunité (1) !

Ce résultat ne correspond ni au sentiment ni aux exigences du droit et conduirait en pratique à la plus complète anarchie juridique. Une telle conséquence est la meilleure condamnation de ce système.

II. — Un second système, tout en s'appropriant l'argumentation sur laquelle le premier repose, en rejette la conséquence d'après laquelle les délits et conventions faits dans le tunnel seraient considérés comme produits sur un territoire sans maître et applique à ces actes les règles régissant dans le droit international, les actes faits en haute mer. On assimile ainsi les trains qui traversent le tunnel aux navires qui sillonnent les mers. Or, le droit international contemporain considère les navires en pleine mer comme des portions détachées du territoire de l'Etat auquel ils ressortissent : c'est le principe de l'exterritorialité des navires.

Non seulement le navire de guerre, mais aussi le navire de commerce, constituent d'après cette théorie une parcelle du territoire de l'Etat et restent soumis en conséquence à la souveraineté de l'Etat auquel ils appartiennent et tous les faits qui se passent à bord des navires, de leurs chaloupes ou embarcations, toutes les infractions qui sont commises à bord ou même du bord du navire, relèvent exclusivement

(1) Robin, *op. cit.*, p. 67.

de l'Etat dont le navire porte le pavillon. Il en serait de même des trains qui traverseront le tunnel; ils seraient, eux aussi, considérés comme des portions détachées du territoire de l'Etat qui les a lancés. Tous les actes juridiques qui se produiraient dans ces trains seraient réputés accomplis sur le territoire national, sans se soucier qui en seraient les auteurs ou les victimes. Ce système ne nous paraît pas plus acceptable que le premier.

Il permettrait, certes, la résolution des questions de droit qui pourraient se poser par le fait de l'existence du tunnel et la réglementation de sa police. Mais il repose sur une analogie inadmissible. La juridiction en haute mer est une juridiction sur les navires qui parcourent la mer et elle appartient à l'Etat dont les navires portent le pavillon. Dans le tunnel il n'y a pas de navires, mais des trains et ceux-ci ne voyagent pas sous un pavillon. On pourrait sans doute répondre à cette objection en disant que ce serait l'Angleterre ou la France qui exerceraient la juridiction suivant que le train est entraîné par une locomotive anglaise ou par une locomotive française. Mais cette analogie qui assimile le train à un navire et la locomotive à un pavillon, nous paraît aussi artificielle que possible.

Il s'en faut de beaucoup, d'ailleurs, que cette théorie, quoiqu'elle soit supérieure à la première dans ses résultats pratiques, prévienne tous les actes et permette de réprimer toutes les infractions. Certains délits, par exemple, peuvent être commis non plus sur les trains, mais complè-

tement en dehors des trains ; qu'on songe un instant aux employés, aux ouvriers, aux surveillants qui, même après l'achèvement du tunnel, s'y trouveront constamment pour les réparations ou l'entretien ou bien pour assurer la marche des trains. Ici, évidemment, l'analogie entre les navires et les trains du tunnel ne peut plus nous servir et nous rencontrons toutes les incertitudes et toutes les lacunes du système précédent. D'autre part, des délits peuvent être commis non plus dans le tunnel, mais contre le tunnel. Il serait d'importance vitale alors de protéger le tunnel contre la destruction ou les détériorations provenant de la fraude ou de la malveillance, mais la théorie que nous exposons ne nous donnerait pas des moyens de réprimer de tels délits. Remarquons que cette difficulté s'est déjà rencontrée à l'occasion des câbles sous-marins. Le droit d'établir des câbles en haute mer ne pouvait être refusé à personne ; seulement les câbles n'étaient pas protégés en dehors des eaux territoriales. Il a fallu, pour assurer cette protection, recourir à une Convention internationale qui a réglé les conditions de cette protection en temps de paix (1). Si donc l'on voulait assurer la protection du tunnel sous la Manche, il serait nécessaire qu'une entente intervînt entre les Etats. Il y a tout lieu de penser qu'aucun Etat ne songerait à s'y refuser en présence des services considérables que le tunnel rendrait aux peuples. Mais il ne paraît pas douteux

(1) Convention de Paris du 14 mars 1884.

d'autre part que, comme cela est arrivé en 1884 pour les câbles télégraphiques sous-marins, le cas de guerre serait exclu et que les belligérants conserveraient alors leur droit d'action (1).

III. — Une troisième théorie applique les règles de l'*accession*, en soutenant que, de même que les constructions artificielles bâties au bord de la mer (exemple : digues ou quais), accroissent le territoire de l'Etat, de même la construction par un Etat d'un tunnel sous-marin augmente le territoire de cet Etat de la portion du lit de la haute mer comprise dans l'étendue du tunnel. Le tunnel sous la Manche devant être construit par la coopération égale d'une Société anglaise et d'une Société française, il augmenterait en portions similaires le territoire anglais et le territoire français, de sorte qu'il se trouverait soumis par moitié à la souveraineté de l'Angleterre et par moitié à la souveraineté de la France.

Ce troisième point de vue conduit à des conclusions satisfaisantes, en ce sens qu'il soumet le tunnel à un régime juridique complet : ce serait la loi anglaise qui régirait la partie anglaise du tunnel et la loi française qui en régirait l'autre partie. Mais il faut critiquer la conception de l'*accession* qui ne se justifie pas dans le cas du tunnel, car l'augmentation du territoire par voie d'*accession* au moyen de constructions artificielles ne peut avoir lieu que de deux manières : ou bien il s'agit de constructions

(1) Robin, *op. cit.*, p. 68.

artificielles le long de la côte, grâce auxquelles le lit de la mer est effectivement diminué au profit du territoire de la côte, ou bien il s'agit de constructions dans la mer elle-même, qui, comme les ponts, les phares, etc. sont bâtis sur piliers. La construction d'un tunnel sous le lit de la mer ne rentre dans aucune de ces deux classifications : elle ne ferait pas gagner un pouce de terrain sur la mer, et il est donc erroné de parler ici d'accession (1).

IV. — On pourrait songer, en quatrième lieu, à appliquer au tunnel sous la Manche, comme en général à toutes les constructions dans le sous-sol de la mer, les règles qui existent en ce qui concerne la pêche des huîtres, des perles et du corail (2). Ce serait un système analogue à celui qui a été développé dans une certaine mesure au cours de l'arbitrage sur la mer de Behring entre l'Angleterre et les Etats-Unis. Ces derniers, au cours de la discussion, avaient invoqué en leur faveur, parmi d'autres arguments, le fait que l'Angleterre réclamait un droit de juridiction sur la pêche des perles dans les environs de l'île de Ceylan, alors que ces pêches se trouvaient au delà des limites de la mer territoriale et que l'Angleterre prétendait pour cette raison exercer une juridiction jusqu'à vingt et un milles de distance des côtes. L'Angleterre réfuta cette argumentation en faisant valoir que la réglementation de la

(1) L. Oppenheim, *Der Tunnel unter dem Aermelkanal*, etc., p. 6.

(2) John Macdonell, *Nineteenth Century and after*, janvier 1907, vol. 64, p. 189.

pêche des perles par la législation de Ceylan se base sur une *occupation du lit de la mer* à l'endroit envisagé.

Cette théorie anglaise se trouva développée en maints endroits des mémoires et contre-mémoires déposés par le Gouvernement anglais devant le tribunal d'arbitrage : « La prétention de Ceylan n'est pas une extension exceptionnelle de la souveraineté territoriale de l'île à la haute mer, c'est un droit aux produits de certaines portions submergées de terre qui, de temps immémorial, ont été considérés par tous les gouvernements successifs de l'île comme capables de propriété et de juridiction ; ces droits ne furent jamais contestés par les autres Puissances » (1).

La Grande-Bretagne invoquait en outre l'opinion du juge Cockburn et celle de Vattel. Le premier, dans l'affaire *Reg. v. Kevn.* (L. R., 2 Exch., D., 199), avait dit : « Là où la mer, ou bien le lit sur lequel elle repose, peut être physiquement occupée d'une façon permanente, elle est capable de former l'objet d'une occupation, de la même manière qu'un territoire inoccupé ». Vattel, d'autre part, parlant précisément des pêcheries de Ceylan, avait affirmé : « qui peut douter, que les pêcheries de Ceylan, ne puissent légitimement devenir une propriété » (2) ? En dernier lieu, la Grande-Bretagne observait que la prétention de Ceylan

(1) *Parliamentary Papers, United States*, n^{os} 3 et 4, 1893. — Behring Sea Arbitration.

(2) Vattel, *Le droit des gens, ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains* (Edition Pradier-Fodéré), 1863, t. 1, § 287.

s'appliquait seulement au sol qui formait le fond de la mer et soutenait que des prétentions de cette sorte peuvent légitimement être élevées sur les bancs d'huîtres, les pêcheries de perles et les récifs de coraux, comme d'autre part les mines creusées sous le territoire d'un Etat peuvent être poursuivies sous la mer, *au delà de la ligne des basses eaux*. Les portions isolées des hautes mers ne peuvent pas être occupées par une nation à moins que le lit sur lequel elles reposent ne puisse être physiquement approprié, d'une manière analogue à l'occupation de territoire.

Ainsi l'Angleterre distinguait assez nettement la mer elle-même et le lit de la mer, et affirmait que le lit de la mer, considéré séparément, peut être physiquement occupé, et par là, soumis à la souveraineté d'un Etat indépendamment des eaux qui le recouvrent. Si cette affirmation était juridiquement fondée, il en découlerait tout naturellement que le tunnel sous la Manche devrait être considéré, pour le même motif, comme soumis à la souveraineté anglaise et française.

Mais l'argumentation anglaise nous paraît peu admissible, car elle soutient que, dans certaines circonstances, le lit de la mer, peut, par occupation, tomber sous la souveraineté d'un Etat. Certes, on ne peut pas nier que l'Angleterre exerce sur les bancs de perles de Ceylan des droits de souveraineté et il est certain que ces droits ont été généralement reconnus par les autres nations. Mais, du fait de cette reconnaissance, il ne résulte pas que les

Etats admettent que ces pouvoirs sont juridiquement fondés et que la souveraineté de l'Etat peut légalement s'étendre sur certaines parties du lit de la mer ou même sur certaines parties de la mer elle-même selon l'affirmation du juge Cockburn. Quant à Vattel, il ne savait pas certes, que les bancs de perles de Ceylan sont situés en dehors de la mer territoriale. Il cite précisément la pêche des perles comme un exemple que la mer qui baigne les côtes est territoriale; le § 287 est intitulé : « La mer près des côtes peut être soumise à la propriété ». Et, en tout cas, on ne trouve nulle part dans Vattel une ligne d'où on puisse conclure qu'il admettait la possibilité de soumettre à la souveraineté de l'Etat, par occupation, des portions du lit de la haute mer.

La thèse soutenue par l'Angleterre dans l'arbitrage de la mer de Behring, semble avoir constitué une nouveauté en droit international. Les auteurs du droit des gens n'ont jamais discuté cette théorie *ex professo*. Le premier qui a attiré l'attention sur ce fait, dans son « Treatise on the foreign powers and jurisdiction of the British Crown » est Hall qui s'exprime ainsi : « Il y a un cas exceptionnel dans lequel il semblerait que la juridiction sur des pêcheries situées en dehors des limites territoriales est exercée sur des étrangers. Les pêcheries de perles de Ceylan qui s'étendent jusqu'à une distance de vingt milles de la terre ont été soumises à une série d'ordonnances et de règlements concernant toutes les personnes, sujets britanniques ou non. Mais les circonstances sont particu-

lières » (1). Hall n'affirme nullement que le lit de la mer puisse être en certains endroits occupé par un Etat ; évidemment il ne le croit pas.

Passant ensuite à un autre écrivain, Westlake, nous constatons qu'il affirme que « le cas des pêcheries de perles est particulier, les perles étant tirées du lit de la mer, de telle sorte qu'il y a une connexion physique avec l'élément stable de l'endroit. Quand ces pêcheries sont placées sous la protection d'un Etat, comme celles de l'île anglaise de Ceylan ou celles du golfe Persique (2), on peut considérer qu'il y a une occupation du lit de la mer. Par ce caractère, les pêcheries de perles sont territoriales, même quand le peu de profondeur de la mer permet de s'y livrer au delà de la limite que l'Etat en question fixe généralement pour sa mer territoriale, et tel est le cas de Ceylan où on pêche au delà de la limite de trois milles reconnue par la Grande-Bretagne. Et la nature de l'industrie rend nécessaire pour sa protection que la mer de l'endroit soit considérée comme de caractère territorial » (3).

Nous ne pensons pas que cette opinion soit complètement exacte, car elle ne nous paraît pas se concilier avec la théorie d'après laquelle la mer est une *res communis*.

(1) Hall. *A treatise on the foreign powers and jurisdiction of the British Crown*, p. 243.

(2) Ces dernières sont protégées par les navires anglais conformément aux traités passés avec des chefs arabes.

(3) Westlake, *International Law* (1910), vol. I, p. 190-191.

En disant que la mer est à tous, parce qu'indispensable voie de communication pour tous, nous entendons par là non seulement la mer, mais aussi le lit de la mer. On ne peut séparer, en effet, les eaux de la mer du sol sur lequel elles reposent, car alors que deviendrait la liberté de la mer si chaque Etat pouvait, à tout moment et à tout endroit, où le peu de profondeur de la mer le permettrait, élever des constructions ou procéder à des installations quelconques. Ces faits ne seraient explicables que par l'admission de la théorie de la mer *res nullius* que nous avons rejetée plus haut. Mais la mer étant le domaine commun des Etats, nul Etat, en vertu de sa seule puissance, ne peut en distraire une parcelle à son profit et, comme les eaux de la mer, le lit de celle-ci ne peut être soumis non plus à aucune Puissance ni à aucune réglementation obligatoire pour tous les Etats que du consentement unanime des Etats. Le fait que les pêcheries de perles de Ceylan sont soumises à la souveraineté de l'Etat anglais, et que cette souveraineté est acceptée par les autres nations, ne s'explique que par une raison historique (1). Nous avons ici affaire à une anomalie reconnue historiquement et par la force de la coutume et qui ne saurait faire l'objet d'aucune extension et ne peut, d'aucune façon, devenir une règle générale. On ne peut donc rien conclure de ce fait pour ce qui concerne le problème du tunnel sous-marin.

(1) Oppenheim, *Der Tunnel unter dem Aermelkanal*, etc., p. 10.

V. — Il ne nous reste qu'à exposer une dernière solution qui, à nos yeux, semble la plus exacte.

Le lit de la mer, venons-nous de voir, ne peut être, par occupation, soumis à la souveraineté exclusive d'un Etat. Mais nous pensons que le sous-sol, lui, considéré isolément, peut être occupé par un Etat et soumis par suite à la souveraineté de cet Etat. De même que sur la terre ferme, la propriété du sol peut être distincte de la propriété du sous-sol, de même en haute mer, il peut exister une propriété du sous-sol et une souveraineté sur le sous-sol, tandis que le sol lui-même, à savoir le lit de la mer, n'est capable de former l'objet ni de propriété ni de souveraineté. Tout en admettant que le lit de la mer, à raison de ce que la mer tout entière est une *res communis* appartenant à la société des Etats, constitue une partie du domaine international sur laquelle tous les Etats ont des droits égaux, le sous-sol de la mer peut être, lui, considéré comme un bien vacant et sans maître, susceptible, dans certaines circonstances, d'être soumis à une occupation par un Etat (1). La doctrine moderne, en effet, admet l'occupation de toutes les choses capables d'être soumises à l'exercice d'un droit de souveraineté, cette occupation, au point de vue du droit international, ayant pour objet l'acquisition de la souveraineté, mais non de la propriété (2). En appliquant cette théorie à l'espèce qui

(1) Oppenheim, *International Law*, § 287 c., p. 357, et Von Listz, *op. cit.*, § 26, p. 198.

(2) Despagnet, *Cours de droit international public* (1905), p. 459; Jèze, *op. cit.*, p. 64 et suiv.

nous occupe, nous constatons que les conditions nécessaires à cette occupation dans le cas d'un tunnel construit soit par un Etat lui-même, soit par une société autorisée par l'Etat, sont parfaitement remplies, car : *a*) les sujets de l'occupation (deux Etats ou leurs mandataires) sont des personnes ayant une personnalité juridique reconnue par le droit international, et la volonté et le pouvoir de regarder comme soumis à leur souveraineté le territoire acquis, et *b*) l'objet de leur souveraineté (c'est-à-dire le sous-sol) par sa nature est, comme nous l'avons démontré plus haut, susceptible d'être soumis à cette souveraineté et n'a été encore soumis à la souveraineté d'aucun autre Etat.

En vertu de ce raisonnement, la construction du tunnel par des sociétés anglaise et française dûment autorisées par leurs gouvernements respectifs, vaudrait occupation du sous-sol de la Manche et le tunnel serait placé sous la souveraineté de l'Angleterre et de la France.

L'objection que nous avons adressée à la théorie de l'occupation de la mer et de son lit ne peut évidemment nous être opposée, car nous avons établi que ce qui rendait l'occupation de la mer et du lit de la mer impossible, était le principe de la liberté des mers, toute installation primitive sur le lit de la mer étant susceptible de troubler cette liberté. Mais il ne peut être question ici de rien de semblable : l'occupation du sous-sol ne peut certainement gêner en quoi que ce soit la libre navigation à la surface de la mer, ni même troubler d'une manière quelconque les droits communs des Etats.

Ce n'est pas à dire cependant que la théorie que nous soutenons aille sans difficultés : nous avons eu, en effet, l'occasion de rappeler ce principe juridique d'après lequel le sous-sol de l'écorce terrestre est, au point de vue de la souveraineté, un accessoire inséparable de cette écorce. Les tunnels, les mines sont soumis à la même souveraineté que le sol sous lequel ils sont contruits ou creusés. Ce principe appliqué aux travaux souterrains exécutés sur la terre ferme, ne doit-il pas aussi s'appliquer aux travaux exécutés dans le sous-sol de la mer ? Si nous répondons par l'affirmative, si nous admettons que le sous-sol et le sol marins forment, au point de vue de la souveraineté, un tout indivisible, nous ne pouvons donc plus admettre que le tunnel est soumis à la souveraineté d'un Etat, puisque le lit de la mer est soustrait par sa nature à toute souveraineté.

Telle est l'objection ; on n'en peut dissimuler la force. Nous ne croyons pas pourtant qu'elle soit sans réponse. La situation sur la terre ferme et en pleine mer n'est pas exactement la même. Sur la terre ferme, le sol est soumis à la souveraineté et celle-ci subirait une atteinte qui serait contraire à son essence même et serait complètement détruite s'il était possible qu'une autre souveraineté s'exerçât dans le sous-sol ; on ne conçoit guère deux souverainetés superposées, étant donné surtout qu'il est impossible de déterminer d'une façon précise où cesse la superficie et où commence le tréfonds. Au contraire, en haute mer, le lit des eaux n'est soumis à aucune souverai-

neté ; c'est une partie du domaine international qui peut être l'objet d'une réglementation commune des Etats, mais qui est soustraite à toute souveraineté d'un Etat quelconque. Par suite, il est moins difficile ici d'admettre qu'une souveraineté puisse s'exercer dans le tréfonds ; les conflits sont moins à redouter.

Rien ne nous oblige donc à étendre à la haute mer les principes juridiques valables en terre ferme ; les situations étant différentes, doivent être régies par des règles différentes. La solution que nous proposons est la seule qui corresponde aux exigences de la pratique.

Remarquons en outre que des cas peuvent se présenter dans lesquels une séparation du sous-sol et du sol marin serait pratiquement nécessaire.

Supposons une mine creusée sous la mer territoriale : elle est de l'avis de tout le monde soumise à la souveraineté de l'Etat riverain. Mais admettons que les galeries de cette mine, progressivement poussées, finissent par dépasser les limites de la mer territoriale et par s'étendre sous la haute mer. Cesseront-elles dès lors d'être soumises à la souveraineté de l'Etat côtier et ne pourront-elles plus désormais être régies que par une réglementation édictée par l'ensemble des Etats ?

Dans la théorie que nous avons adoptée, toutes les questions juridiques qui pourraient se produire dans le tunnel sont exactement résolues. Le tunnel devant être construit par une Société anglaise et une Société française, la moitié du tunnel appartenant au territoire de l'An-

gleterre serait soumise aux droits de souveraineté et à la juridiction de la Grande-Bretagne, tandis que l'autre moitié serait placée sous la souveraineté et la juridiction de la France. Toutes les difficultés relatives à la compétence, à la juridiction, à l'exercice de la souveraineté, à la protection du tunnel en temps de paix, sont ainsi aisément tranchées, sans que le besoin d'une convention internationale devienne en aucune façon nécessaire.

La Commission franco-anglaise dans son protocole de 1876 s'est prononcée dans ce sens : l'article 1^{er} déclare expressément que la frontière entre l'Angleterre et la France est fixée au milieu de la distance séparant la ligne des basses eaux (au-dessus du tunnel) sur la côte de l'Angleterre et la ligne des basses eaux (au-dessus du tunnel) sur la côte de France. Cet article ne fixe la frontière que par application au tunnel sous-marin en réservant les points de vue de la navigation et de la pêche (1). Le rapport fait par M. Krantz au nom de la Commission de la Chambre des députés, indique la même solution et admet que les deux pays auront du fait de cette occupation du sous-sol de la haute mer, certains droits sur ce terrain qui est du domaine général et dont la première occupation ne paraît devoir soulever ni en droit public ni en fait, aucune objection sérieuse (2).

Tel serait donc en principe le régime juridique du tun-

(1) Voir plus haut p. 18.

(2) *Journal officiel* du 2 août 1875, p. 6226.

nel construit sous la Manche ; il serait placé moitié sous la souveraineté française et moitié sous la souveraineté anglaise. Est-ce que ce régime subirait une modification quelconque en ce qui concerne la partie du tunnel située sous les eaux territoriales anglaises ou françaises ? Evidemment non. Notre système établit une séparation tranchée entre la mer ou le lit de cette mer et le sous-sol de la mer et attribue une situation juridique spéciale à ce dernier. Peu importe dès lors de savoir si l'Etat a ou non un droit de souveraineté sur la mer territoriale et sur le sol qu'elle baigne ; l'Etat est le souverain du sous-sol de la mer territoriale, non parce qu'il serait souverain du fond de cette mer, mais parce qu'il en est — nous le supposons — le premier occupant. Le régime juridique du tunnel est donc exactement le même sous les eaux territoriales que sous la haute mer.

Cette distinction des deux sortes de mer n'est pas cependant complètement inutile en notre matière. En haute mer, la liberté de toutes les Puissances est entière ; à proximité des côtes, au contraire, seul, l'Etat riverain peut procéder à l'occupation du bien sans maître que constitue le sous-sol de la mer, à cause des dangers que présenterait pour sa sécurité une installation quelconque faite par un Etat étranger.

Une dernière remarque enfin, s'impose avant de terminer ce point et qui indique combien la solution que nous venons d'exposer est plus pratique que celle qui distinguerait, pour fixer le régime juridique du tunnel,

entre la mer territoriale et la haute mer. Dans ce dernier système en effet, l'Etat qui est pleinement souverain dans la partie du tunnel construite dans le sous-sol de la haute mer, n'exercerait dans la partie du tunnel proche des côtes, qu'un droit de souveraineté semblable à celui qu'il exerce dans les eaux territoriales, c'est-à-dire un droit soumis à un certain nombre de restrictions dont quelques-unes très considérables ; ainsi l'Etat serait plus puissant, aurait plus d'autorité dans la partie centrale du tunnel que dans la partie voisine de ses côtes !

CHAPITRE V

Le régime juridique du tunnel en temps de guerre

La question du régime juridique auquel sera éventuellement soumis le tunnel en temps de guerre présente une importance considérable. Le tunnel rendra, en effet, non seulement à la France et à l'Angleterre, mais à toutes les nations, des services importants. Il est de toute nécessité de lui assurer en cas de guerre une protection aussi large que possible ; sa destruction non seulement entraînerait des dépenses énormes de reconstruction, mais amènerait aussi dans les relations commerciales entre le Continent et l'Angleterre un trouble qui serait extrêmement préjudiciable au commerce international.

Est-ce qu'en cas de guerre, le tunnel sous la Manche devrait être respecté par les belligérants ou bien, au contraire, est-ce qu'il pourrait être détruit par eux ? Une indemnité serait-elle due dans ce cas ?

Avant d'aborder l'étude de ces questions et l'examen de toutes les hypothèses possibles relatives au régime du tunnel en temps de guerre selon que les États immédiatement intéressés seraient des belligérants ou des neutres, il convient d'exposer brièvement deux questions qui ont été soulevées au cours des discussions sur le projet ; la première relative à la déclaration de guerre avant le commencement des hostilités, et la seconde relative à la « neutralisation » du tunnel sous la Manche.

I. — *De la déclaration de guerre.* — La raison qui a agi avec le plus de force sur l'opinion publique anglaise en 1882, et a fait échouer le projet du tunnel sous-marin, c'est que l'Angleterre pourrait être victime d'une surprise.

« Un tunnel peut évidemment être détruit avec une grande rapidité. S'il y avait, dans les relations internationales, une sécurité telle qu'on pût compter que, si un pays veut faire la guerre, il le fera connaître sous une forme quelconque, qu'il s'écoulera un temps, même très court entre le moment où cette notification parviendra à l'Etat intéressé et celui où des mesures de guerre pourront être pratiquées, il est certain que le danger que craignent les Anglais n'existerait plus, parce qu'on pourrait se mettre en garde. On voit donc l'intérêt que cette question présente » (1).

Nous avons vu plus haut que le duc de Cambridge, dans le but de soutenir sa thèse contre le projet de tunnel, avait présenté à la Commission scientifique de 1882, une liste détaillée contenant 47 cas de guerres commencées sans déclaration de guerre pendant la période de 1700 à 1798, et 60 cas pendant la période de 1800 à 1871, soit un total de 107 exemples tirés de l'histoire (2). Remarquons que l'influence du duc de Cambridge dans le rejet de cette entreprise a été très considérable. Interrogé par la Commission parlementaire de 1883, le duc affirma que le danger qu'on

(1) L. Renault, Dans son Cours *La guerre maritime*, 1912-1913.

(2) Voir cette liste dans le *Report from the joint Select Committee of the House of Lords and the House of Commons on the Channel Tunnel*, 1883, Appendix G., p. 525-574.

avait à craindre du tunnel était surtout avant la guerre ; c'était le point sur lequel on considérait qu'il y avait le plus grand risque (1). Cela prouve combien cette question de la guerre sans avertissement avait pesé sur l'esprit public anglais.

Il faut admettre, cependant, que ces préoccupations de l'Angleterre étaient parfaitement justifiées, car le point de savoir si la déclaration formelle de guerre est obligatoire ou non est fort controversée (2).

Tout en admettant avec M. Pillet, qu'une guerre sans déclaration n'est pas parfaitement loyale et que les actes d'hostilité accomplis avant que l'état de guerre ait été dûment constaté, doivent donner lieu à indemnité au profit du belligérant ou du neutre qui en a souffert (3), il convient de faire remarquer qu'un grand nombre d'auteurs, spécialement des écrivains anglais, ont soutenu que cette déclaration ne s'imposait pas à l'Etat qui voulait faire la guerre (4). La grande majorité des autorités modernes penche aujourd'hui pour la déclaration expresse de guerre, obligatoire avant tout commencement d'hosti-

(1) *Report from the joint Select Committee, etc.*, p. 343.

(2) E. Nys, *op. cit.*, t. III, p. 40-41 cite des cas nombreux de guerres sans déclaration. Cf. article de Sir John Macdonell dans la *Nineteenth Century*, p. 188, (janvier 1907). — Féraud-Giraud, *Des hostilités commencées sans déclaration*, *Revue de droit international*, 1885, p. 36 et suiv.

(3) A. Pillet, *Les lois actuelles de la guerre*, p. 64-65.

(4) Hall, *A treatise on International Law* (1895), p. 398. — Phillimore, *Commentaries upon International Law* (1873), t. III, chap. V. — Travers Twiss, *The law of Nations considered as independent political communities* (1875), t. II, p. 62 et suiv.

lités (1), mais la question du délai qui doit précéder les hostilités après cette déclaration n'est pas encore définitivement tranchée. L'Institut de droit international dans sa session de Gand, sans fixer un délai précis, décida que les hostilités ne pourraient se produire qu'après l'expiration d'un délai suffisant pour que la règle de l'avertissement préalable ne pût être considérée comme éludée (2). De même, la deuxième Conférence de La Haye adopta le 8 octobre 1907 l'article suivant : « Les Puissances contractantes reconnaissent que les hostilités entre elles ne doivent pas commencer sans un avertissement préalable et non équivoque » (Convention III).

Est-ce que cet avertissement préalable et non équivoque aura l'effet de faire disparaître les craintes de l'Angleterre d'être attaquée par surprise ? Nous le pensons ; et quoique la durée du délai de cet avertissement ne soit pas encore fixée, nous devons admettre qu'un progrès sensible a été accompli qui élimine une des plus sérieuses objections au projet du tunnel.

II. — La « neutralisation » du tunnel sous la Manche, semblable à celle réalisée pour le canal de Suez (3), aurait pour but de soustraire le tunnel au danger d'une destruc-

(1) Westlake, *International Law*, t. II, p. 20-28. — L. Renault, *Cours de La guerre maritime*, 1912-13. — Oppenheim, *International Law*, t. II, §§ 93, 94, p. 121-125.

(2) *Annuaire*, 1906 (XXI), p. 283.

(3) Bonfils-Fauchille, *Manuel de droit international public*, (1912), p. 319-321, n° 512 et 513.

tion, même partielle, en cas de guerre (1). Nous ne pensons pas que cette idée puisse être accueillie. D'abord, l'exemple du canal de Suez ne peut vraiment être invoqué ici. Les canaux interocéaniques sont des routes commerciales utilisables par toutes les nations et dont la neutralisation les intéresse toutes. Remarquons, en passant, que le régime juridique naturel des canaux interocéaniques n'est pas, comme on le dit, la neutralisation, mais l'internationalisation. Là, où la neutralité existe, on peut se demander si un passage militaire peut s'accomplir ; il est certain que dans la neutralité terrestre, aucun passage de troupes ne peut se faire et dans les eaux neutralisées, aucun passage de navires de guerre ne devrait pouvoir s'accomplir. Dans le canal internationalisé, au contraire, tout en constatant que les actes de guerre sont interdits, le passage militaire est possible, car il ne constitue pas un acte de guerre. Si donc, l'on veut assimiler le tunnel sous-marin au canal de Suez il faut l'internationaliser et non pas le neutraliser.

Mais ni la neutralisation ni l'internationalisation ne constitueraient un régime avantageux ou même acceptable pour le tunnel sous-marin.

L'internationalisation s'exclut d'elle-même. En construisant le tunnel, la France et l'Angleterre ont la préten-

(1) Voir article de Lord Brabourne en faveur de l'internationalisation du tunnel dans la *Contemporary Review*, 1882, vol. 41, p. 528. Cf. le Discours de Sir Edw. Watkin à la Chambre des Communes, *Hansard's Parliamentary Debates*, vol. 297, (1884), p. 324.

tion de construire une voie exclusivement franco-anglaise et de s'en réserver tous les avantages comme elles en supporteraient toutes les charges. Elles seules, veulent s'en réserver le contrôle. Il ne peut évidemment être question pour elles d'accorder aux autres Etats un droit de contrôle quelconque sur le tunnel ou de leur reconnaître sur lui un droit d'usage quelconque, fût-ce même un simple droit de passage.

La neutralisation du tunnel ne peut davantage être admise. Quels avantages présenterait-elle ? Elle éviterait — dit-on — le préjudice énorme que causerait la destruction d'un ouvrage qui rendrait de grands services à la civilisation et au commerce et qui aurait coûté des sommes importantes. Mais, comme nous le verrons dans la suite, la destruction ne porterait que sur l'un des deux viaducs qui précèdent le tunnel lui-même, et ce dommage ne dépasserait pas en importance la plupart de ceux qui sont couramment causés par la guerre. D'autre part, il est peu probable que l'Angleterre ou la France renoncent aux avantages que le tunnel leur assurerait en temps de guerre soit pour le passage des troupes, soit pour la contrebande de guerre, si ces deux Etats sont alliés ; ou qu'ils acceptent que le trafic par voie du tunnel soit suspendu dans le cas d'une guerre entre les Puissances tierces ; ou même, si la guerre éclate entre eux, qu'ils s'engagent à ne pas rendre le tunnel utilisable ou praticable à l'un d'eux. D'ailleurs, l'on conçoit à peine que des Etats tiers consentent à respecter la liberté du tunnel

s'ils sont en conflit soit avec la France, soit avec l'Angleterre.

Après avoir écarté l'idée de la neutralisation ou de l'internationalisation du tunnel sous la Manche, examinons maintenant sa situation en cas de guerre suivant les quatre hypothèses suivantes :

1° Guerre entre la France et l'Angleterre ;

2° Guerre entre deux Puissances autres que la France ou l'Angleterre ;

3° Guerre entre l'Angleterre et la France alliées d'une part et un Etat tiers de l'autre ;

4° Guerre entre la France ou l'Angleterre d'une part et un Etat tiers de l'autre.

1. — L'hypothèse de la guerre entre la France et l'Angleterre ne soulève pas de difficultés particulières. Le tunnel est une propriété anglo-française. Le régime qui lui serait appliqué serait celui qui est réservé en temps de guerre aux chemins de fer des nations belligérantes (1). On sait que le belligérant qui pénètre sur le territoire de son adversaire peut à son gré ou bien détruire les chemins de fer (qui sont considérés à l'heure actuelle comme un instrument indispensable de guerre ; étant susceptibles de servir aux fins immédiates de la guerre, ils peuvent être détruits par le belligérant qu'ils menacent), ou bien les consacrer à son usage exclusif, ou bien les employer à un service régulier ouvert aux particuliers.

(1) E. Nys, *op. cit.*, t. III, p. 300 et suiv.

Tel serait aussi le régime du tunnel sous la Manche. En fait, il ne pourrait vraisemblablement servir régulièrement au transport des troupes belligérantes ou au passage de ravitaillements, et il est probable que l'Angleterre, toujours hantée de l'idée d'une invasion de son territoire, n'aurait rien de plus pressé, au moment même de la déclaration de guerre, sinon de détruire le tunnel, du moins de le mettre provisoirement hors de service. Ce ne serait certainement là que l'usage de son droit incontestable de belligérante : elle détruirait le tunnel sous-marin comme elle détruirait un pont ou un tunnel situé sur son propre territoire ou sur le territoire ennemi.

Une convention expresse conclue entre la France et l'Angleterre pourrait cependant établir que la destruction du tunnel serait interdite, mais il est peu probable que ces deux pays — et spécialement l'Angleterre — se décidassent à restreindre ainsi leurs pouvoirs. L'article 15 du projet d'accord signé par la Commission anglo-française le 30 mai 1876, décide, en fait, en sens contraire en affirmant que chacune des deux Puissances aurait le droit, non seulement en temps de guerre, mais aussi en *temps de paix*, de détruire le tunnel dans le cas où elle le jugerait nécessaire (1).

La proposition de M. Pillet qu'il suffirait pour éviter la destruction d'un pont ou d'un tunnel que les belligérants prissent l'engagement de considérer une destruc-

(1) Voir article 15 du Projet d'accord.

tion fictive indiquée par un signal conventionnel comme une destruction réelle (1) nous paraît malheureusement sortir du domaine pratique, car tout contrôle serait impossible.

Donc la destruction du tunnel doit être possible. Mais si cette destruction était accomplie, les Compagnies concessionnaires auraient-elles le droit de réclamer une indemnité pour le préjudice qu'elles auraient subi ? La solution de cette difficulté n'appartient pas au droit international et elle devrait être tranchée, le cas échéant, d'après la loi interne de chaque pays (2). En pratique, la question serait résolue dans la convention qui déciderait de la construction du tunnel et dans le cahier des charges des Compagnies. Dans le projet d'accord de 1876, l'article 15 spécifiait qu'en cas de destruction du tunnel les Compagnies n'auraient droit pour toute indemnité, qu'à une prolongation de la durée de leur concession égale à la période pendant laquelle l'exploitation aurait été interrompue (3).

II. — L'hypothèse d'une guerre entre deux Puissances tierces ne présente non plus aucune difficulté sérieuse.

Propriété franco-anglaise, le tunnel sera un territoire neutre, protégé par les règles de la neutralité ; il devra être scrupuleusement respecté par les belligérants.

(1) A. Pillet, *Le droit de la guerre*, 2^e partie, p. 251-2.

(2) On sait que les conventions de La Haye ne s'occupent que du préjudice résultant pour les Compagnies de la saisie du matériel roulant. « Tous les moyens affectés sur terre, sur mer et dans les airs... aux transports des personnes et des choses... peuvent être saisis, même s'ils appartiennent à des personnes privées, mais devront être restitués et les indemnités seront réglées à la paix » (art. 53, al. 2 du Règlement de La Haye de 1907).

(3) Voir p. 21.

Remarquons que le tunnel sous-marin constituera une voie terrestre (1) et non pas une voie de mer ; nous avons rejeté toute assimilation du train sous-marin à un navire, et ce seront, en conséquence, les lois de la neutralité terrestre et non point celles de la neutralité maritime qui s'appliqueront aux transports effectués par le tunnel. La distinction présente de l'intérêt au point de vue de la contrebande. Celle-ci est uniquement une institution du droit de la guerre maritime, et on sait que les sujets des Etats neutres peuvent fournir aux Etats belligérants tous les objets utiles à la guerre à la condition de n'emprunter, pour les livrer, que des moyens de transports terrestres ; s'ils font leurs expéditions par mer, les objets sont exposés aux risques de la confiscation. Dans une guerre entre deux Etats, autres que la France et l'Angleterre, les sujets anglais pourraient impunément, et sans courir aucun risque de confiscation, expédier par exemple des armes et des munitions aux belligérants, à la condition d'emprunter le tunnel sous-marin, voie terrestre, tandis qu'au contraire ces mêmes expéditions seraient sujettes à confiscation si elles étaient faites par des navires.

III. — La troisième hypothèse, celle d'une guerre entre la France et l'Angleterre alliées d'une part et une Puissance tierce de l'autre, ne saurait donner lieu à des difficultés. Le tunnel pourra être détruit par n'importe quel belligérant, puisque des actes de guerre peuvent légitimement avoir lieu

(1) Paul Fauchille, *Du blocus maritime*, p. 250.

en pleine mer ou dans les eaux territoriales soit de la France et de l'Angleterre, soit de la tierce Puissance.

Il va de soi, cependant, encore ici, qu'il ne peut s'agir d'un acte de vandalisme, mais de la destruction de l'un ou de l'autre des viaducs dans un but légitime.

IV. — Envisageons à présent l'hypothèse d'une guerre entre l'Angleterre *ou* la France contre un Etat tiers.

Comme la moitié du tunnel constitue un territoire ennemi, il n'y a aucun doute que cette moitié peut être détruite par l'ennemi, si cette destruction était « impérieusement commandée par la nécessité de la guerre » (1). Et la destruction pourrait devenir aisément une nécessité de la guerre, si l'on considère que l'existence du tunnel non seulement empêcherait tout blocus, mais permettrait aussi l'importation sans aucun risque des objets de contrebande. Si par exemple, la France reste neutre dans une guerre contre l'Angleterre, ce pays n'éprouvera aucune difficulté pour importer non seulement les objets de contrebande absolue dont il aurait besoin, mais aussi les vivres qui lui sont d'un intérêt primordial. Cette question de l'alimentation du peuple anglais en temps de guerre est en effet une question vitale pour l'Angleterre. La Commission d'enquête instituée en 1903 pour étudier le problème du ravitaillement de la Grande-Bretagne en

(1) Déclaration de Bruxelles du 27 août 1874, article 13; Actes de la Conférence de La Haye du 29 juillet 1899, article 23, et du 18 octobre 1907, article 23. — Cf. le *Manuel de l'Institut de droit international*, session d'Oxford (1880), article 54.

temps de guerre, constata que l'Angleterre n'aurait devant elle que six semaines de vivres. Il devient donc d'un intérêt vital pour l'Angleterre qu'elle puisse dès les premiers jours de la guerre dans laquelle elle serait engagée, et en outre pendant toute la durée de cette guerre, importer librement les vivres qui lui sont nécessaires. Si le tunnel n'existe pas, il n'y aura pas d'autre voie de ravitaillement que les bateaux de commerce qui seront exposés à la capture s'ils portent le pavillon britannique, et même les navires marchands neutres se verront soumis à la capture si, par une déclaration, l'ennemi faisait rentrer les vivres dans la classification de contrebande de guerre, ce qui est plus que probable à raison du préjudice que cela porterait à l'Angleterre. Le problème de ravitaillement de la Grande-Bretagne serait donc presque entièrement résolu par l'existence du tunnel, car alors le droit de prise que le belligérant pourrait exercer, deviendrait sans objet (1).

La destruction du tunnel serait donc un rude coup pour l'Angleterre. Mais une destruction de la moitié anglaise ou de la moitié française ne va-t-elle pas endommager l'autre moitié et nuire également aux intérêts du neutre, en violant injustement son droit ? Dans ces conditions, la destruction sera-t-elle licite et dans l'affirmative une indemnité sera-t-elle due ?

Les rares auteurs qui se sont occupés de cette question

(1) Observons qu'il ne s'agit ici que des actes de contrebande faits par des particuliers, car l'Etat neutre s'il sortait de sa neutralité, s'exposerait à des protestations de la part du belligérant.

répondent par l'affirmative. D'après eux, il serait permis au belligérant de détruire le tunnel, mais dans ce cas le belligérant, auteur de la destruction, devrait payer une indemnité à l'Etat neutre victime d'un préjudice (1). Ils invoquent à l'appui de leur solution la pratique internationale suivie en matière d'angarie. On sait que ce droit consiste dans la faculté reconnue au belligérant de mettre en réquisition pour ses services les navires de commerce étrangers qui se trouvent dans ses ports. Cette pratique cause évidemment un dommage aux neutres en prolongeant le voyage du navire et en l'exposant à la capture. Aussi, son exercice n'est possible pour le belligérant que s'il s'engage à payer préalablement une indemnité pour cette réquisition : les conventions arrêtées entre la France et les Républiques américaines établissent que l'angarie ne sera pas imposée avant fixation de l'indemnité (2). Un cas célèbre est celui de l'affaire *Duclair* : pendant la guerre de 1870, la nécessité s'étant imposée à l'Allemagne de barrer à Duclair le cours de la Seine bloquée par les Français, elle procéda à l'immersion de six bâtiments anglais. En présence des protestations du Gouvernement britannique, Bismarck admit les titres des propriétaires des bâtiments à une indemnité et le droit au paiement de la

(1) L. Oppenheim, *Der Tunnel unter dem Aermelkanal*, etc., p. 15. — Robin, *op. cit.*, p. 76.

(2) De Clercq, *Recueil des Traités, Conventions et Actes diplomatiques conclus par la France avec les Puissances étrangères* (1713 et suiv.), t. V, p. 88, 91 et t. VIII, p. 193.

valeur des bateaux, d'après une juste estimation (1). En partant de cette argumentation, on arrive à la déduction que le belligérant en lutte contre la France ou l'Angleterre serait justifié à détruire le tunnel sous-marin si cette destruction était commandée par les besoins de la guerre, exactement comme il pourrait procéder à la destruction de tout objet, de tout travail qui sert ou est susceptible de servir aux opérations de la guerre, à charge pour le belligérant d'indemniser l'Etat neutre du préjudice que ce dernier aurait subi.

Nous ne croyons pas, cependant, que l'assimilation de la destruction du tunnel à la réquisition des navires soit bien fondée, car les situations sont évidemment trop différentes pour permettre d'en tirer une analogie. Tout d'abord, l'angarie semble être en voie de disparaître, car elle constitue une violation des règles de la neutralité, telle que nous la concevons aujourd'hui, puisqu'elle force le neutre à concourir indirectement aux opérations de la guerre. Outre que plusieurs traités des siècles derniers en contenaient l'interdiction (2) et qu'elle est passée sous silence dans les traités de navigation conclus par la France avec différents Etats de l'Europe, la deuxième Conférence de La Haye, dans l'article 1^{er} de la Convention relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités, dispose que « lorsqu'un

(1) *Archives diplomatiques*, 1871-1872, t. IV, p. 1249, 1254, 1309.

(2) Dumont, *Corps universel diplomatique du droit des gens*, 1726-1731, t. VI, p. 266.

navire de commerce relevant d'une des Puissances belligérantes se trouve au début des hostilités dans un port ennemi, il est désirable qu'il lui soit permis de sortir librement ». S'il est désirable que l'Etat belligérant ne réquisitionne pas les navires de commerce ennemis, *a fortiori* est-il encore plus désirable qu'il ne réquisitionne pas les navires neutres.

Mais si l'angarie est une institution désuète et condamnée à disparaître, comment peut-on envisager sérieusement l'éventualité d'appliquer à une situation internationale entièrement nouvelle les règles d'une telle institution ? Il vaut donc mieux rejeter cette assimilation et chercher ailleurs les bases juridiques d'une indemnité.

Il nous paraît bien plus raisonnable d'appliquer au tunnel sous la Manche les règles admises aujourd'hui par le droit international en ce qui concerne les câbles télégraphiques sous-marins.

La protection internationale des câbles sous-marins a été organisée, on s'en souvient, par la Convention du 14 mars 1884. Mais cette convention ne prévoyait de dispositions protectrices des câbles que pour le temps de paix. D'après l'article 15 : « la Convention ne s'applique pas en cas de guerre, et les Etats belligérants conservent leur liberté d'action ». Les Etats belligérants peuvent donc détruire les câbles sous-marins et même en confisquer l'usage, en privant ainsi les Puissances tierces qui ne possèdent pas de câbles propres, de toute communica-

tion. Lors de la guerre entre l'Angleterre et les Etats sud-africains en 1899, ce fait s'est produit (1). Un second exemple se rencontre dans la guerre hispano-américaine de 1898, quand les Américains coupèrent le câble français d'Haïti aboutissant à l'île de Cuba (2). Et dans ces cas, aucune indemnité ne fut accordée aux neutres ayant subi un préjudice du fait de cette rupture des câbles. Cette pratique est absolument injustifiable. Déjà en 1880, M. Louis Renault estimait qu'il convient de distinguer, en vue du dommage causé aux relations internationales par la rupture des câbles et les nécessités de la guerre, les quatre hypothèses suivantes :

1° Câble faisant communiquer deux parties du territoire du même belligérant ;

2° Câble faisant communiquer deux territoires de belligérants ;

3° Câble établi entre deux territoires neutres ;

4° Câble établi entre le territoire d'un belligérant et celui d'un neutre.

Dans cette dernière hypothèse, il affirme que le câble ne pourra être détruit que par le belligérant au territoire duquel aboutit le câble, en vertu de son droit de souveraineté, et que l'autre belligérant doit le respecter, car les communications étrangères aux opérations

(1) Despagnet, *Revue générale de droit international public*, 1900, p. 796. — P. Jouhannaud, *Les câbles sous-marins*, p. 191 et suiv.

(2) L. Renault, *Revue générale de droit international public*, 1900, p. 270.

de guerre sont permises entre neutres et belligérants (1).

C'est l'opinion qui a été admise par la deuxième Conférence de La Haye ; l'article 54 du règlement-annexe à la Convention concernant les lois et usages de la guerre sur mer dispose en effet : « Les câbles sous-marins reliant un territoire occupé à un territoire neutre ne seront détruits ou saisis que dans le cas d'une nécessité absolue. Ils devront également être restitués et les indemnités seront réglées à la paix ».

Pourrait-on appliquer cette disposition au cas du tunnel sous la Manche ?

Certes, il existe au point de vue qui nous occupe, des différences notables entre les câbles télégraphiques sous-marins et le tunnel sous la Manche, mais ces différences, loin de nous conduire à éliminer les dispositions de l'article 54 de la Convention de La Haye, nous semblent plutôt de nature à nous les faire appliquer par un raisonnement *a fortiori*. En effet, le préjudice indirect causé aux neutres par la rupture d'un câble, qu'il sera aisé de réparer après la cessation des hostilités, sera bien mince par rapport aux dommages considérables qu'entraînerait pour la partie neutre du tunnel, la destruction complète de l'autre moitié. Mais précisément de ce que le dommage serait énorme, on ne peut déduire que ceci : c'est qu'il doit être, autant que possible, interdit de détruire le

(1) L. Renault, *De la protection internationale des câbles télégraphiques sous-marins*, dans la *Revue de Droit international et de législation comparée*, t. XII (1880), p. 272.

tunnel, et que si un belligérant ne recule pas devant cette destruction, il doit indemniser l'Etat neutre. Sans doute encore, on ne peut guère comparer les services que rendent les câbles sous-marins aux services que rendrait le tunnel : tandis que les câbles ne servent qu'à assurer les communications télégraphiques, le tunnel aurait en cas de guerre une importance capitale, surtout pour l'Angleterre, pour laquelle, nous l'avons vu, il serait la voie normale, peut-être indispensable, de ravitaillement. Mais si le tunnel rend à l'Etat belligérant des services plus considérables que ceux que lui rendent les câbles sous-marins, s'il contribue à accroître la capacité de résistance de cet Etat, ce peut être pour l'ennemi un motif légitime de le détruire ; ce ne peut être une raison d'écarter le principe d'une indemnité (1). Le cas d'une « nécessité absolue » dont parle l'article 54 du Règlement de La Haye se présentera probablement plus souvent, mais on ne peut rien conclure de cette contestation pour écarter le principe d'une indemnité.

Nous croyons donc qu'il convient d'adopter en ce qui concerne la situation juridique du tunnel sous la Manche, dans le cas d'une guerre contre la France ou l'Angleterre :

1° Le tunnel sous-marin, en cas d'une guerre entre la France ou l'Angleterre et une Puissance tierce, ne pourra être détruit qu'en cas de nécessité absolue ;

(1) Cf. Ch. Dupuis, *l'Institut de droit international et la question des câbles sous-marins en temps de guerre*, *Revue générale de droit international*, t. X, 1903, p. 546.

2° Dans le cas de destruction, une indemnité sera due par la Puissance tierce auteur de la destruction.

Deux remarques s'imposent pour préciser la portée de ces propositions. D'abord, on doit interpréter ici le mot destruction dans le sens le plus large possible. Il est probable qu'on ne pourra pas détruire le tunnel lui-même en haute mer; et c'est seulement à l'endroit où il débouche à terre qu'il sera vulnérable : c'est à cet endroit là que se porteront les efforts de l'ennemi désireux de le mettre hors de service. Il faut observer que l'ennemi, même dans le cas de nécessité absolue l'autorisant à rendre le tunnel inutilisable, n'aura pas le droit de lui faire subir tous les dégâts possibles, de l'inonder par exemple, ou de le détruire complètement. La pensée profonde qui se dégage du droit de la guerre contemporain et qui a inspiré bon nombre de dispositions des Conventions de La Haye, est qu'il n'est pas permis de nuire inutilement à l'ennemi (1), de causer des dommages n'ayant pas directement pour but de briser la capacité de résistance de l'adversaire. Autorisé dans certains cas de nécessité à couper les communications par la voie sous-marine entre la France et l'Angleterre, le belligérant n'aura jamais le droit de détruire complètement le tunnel, s'il lui est possible d'en interrompre l'usage en lui faisant subir un dommage minime ou une destruction partielle. Or, dans le projet

(1) Déclaration de Bruxelles, 1874, article 40; *Manuel de l'Institut de droit international*, session d'Oxford (1880), article 54. — Conférence de La Haye de 1899, articles 23 et 43, et de 1907, articles 23 et 43.

technique qui rallie aujourd'hui presque tous les suffrages, le tunnel proprement dit serait précédé, sur les côtes anglaise et française, d'un long viaduc que les trains devront suivre nécessairement avant de s'engager dans le tunnel. Détruire ce viaduc, ce sera rendre complètement inutilisable le tunnel pour de longues semaines ; nul doute que c'est seulement ce viaduc que le belligérant aura, le cas échéant, le droit de détruire, et que tout autre dommage causé au tunnel représenterait un acte de vandalisme condamné en droit international. D'autre part, le belligérant autorisé par les nécessités de la guerre à détruire le viaduc qui précède le tunnel ne pourra s'attaquer qu'au viaduc situé sur la côte ennemie. Dans le cas d'une guerre, par exemple, entre la France et l'Allemagne, la flotte allemande aura bien le droit, dans certaines circonstances, de détruire le viaduc français, mais elle devra respecter le viaduc anglais comme appartenant à un Etat neutre. D'ailleurs, quel motif pourrait-elle invoquer pour justifier la destruction du viaduc anglais ? Le tunnel, avons-nous constaté, est une voie terrestre et seules les lois de la guerre terrestre lui sont applicables, ce qui exclut notamment la contrebande. Même en supposant que les articles qui constitueraient sur mer de la contrebande de guerre soient expédiés d'Angleterre en France par le moyen du tunnel, l'Allemagne, dans notre exemple, ne pourra pas s'autoriser de ce fait pour détruire le viaduc anglais. Allons plus loin et supposons que l'Angleterre elle-même (et non plus ses sujets) fournisse par le

tunnel des subsides à la France, contrairement à son devoir de neutralité. Même dans cette hypothèse, l'Allemagne n'aurait pas le droit de s'en prendre au viaduc anglais, car attaquer ce viaduc constituerait une véritable violation du territoire neutre. La destruction du viaduc anglais par l'Allemagne ne serait possible que si elle avait préalablement déclaré la guerre à l'Angleterre, à raison des violations de neutralité commises par celle-ci.

En second lieu, le belligérant qui même fort légitimement détruirait le viaduc qui précède le tunnel sera astreint à payer une indemnité (1) à l'Etat neutre pour les dommages *directs* que la destruction du tunnel aura occasionnés. Nous disons dommages directs en nous basant sur la sentence du tribunal arbitral de Genève dans l'affaire de l'Alabama qui n'a indemnisé les Etats-Unis que pour les dommages directs soufferts du fait des corsaires irrégulièrement armés en Angleterre, toutes les réclamations des Etats-Unis fondées sur des dommages indirects ayant été rejetées.

Les dommages directs qui pourraient être allégués en ce qui regarde le tunnel se réduiraient uniquement aux frais de réparation du viaduc endommagé. Tout préjudice résultant de l'interruption des relations commerciales serait à notre avis un dommage indirect non suscep-

(1) Il s'agit ici bien entendu d'un Etat en guerre contre l'Angleterre ou la France. On ne conçoit pas, dans l'hypothèse que nous envisageons, que ce soit la France ou l'Angleterre qui songeraient à la destruction du tunnel; dans ce cas d'ailleurs on rentrerait dans les prévisions de l'article 15 du projet d'accord de 1876.

tible de donner ouverture à un droit d'indemnité. Quant aux Compagnies concessionnaires anglaises et françaises, si un droit d'indemnité leur est reconnu, c'est seulement devant leurs Etats respectifs qu'elles peuvent le faire valoir. N'étant pas des personnes internationales, elles ne peuvent tenir directement du droit international aucun droit quelconque. Ce serait donc uniquement une question de droit interne de savoir si elles ont droit à une indemnité et dans quelle mesure. Le cahier des charges de ces Compagnies et l'acte de concession de leur gouvernement préciseraient vraisemblablement cette question. Le projet d'accord du 30 mai 1876 stipulait, en effet, dans l'article 15, qu'en cas d'interruption du trafic les Compagnies n'auraient droit qu'à une prolongation de la durée de la concession, égale à la durée pendant laquelle l'exploitation aurait été suspendue.

CONCLUSION

Tels sont les principaux problèmes que la construction du tunnel sous la Manche soulève en droit international. Nous n'avons pas la prétention d'avoir épuisé le sujet. Beaucoup de difficultés pourront se présenter après l'établissement d'une œuvre si importante. Nous avons prévu certaines d'entre elles, mais il en est d'autres qui naîtront des circonstances et dont il est impossible par cela même d'apprécier dès à présent la nature et l'étendue.

Les solutions que nous avons proposées après mûre réflexion nous paraissent les plus conformes à l'équité, les plus respectueuses du droit. Nous ne méconnaissions pas que la guerre a ses lois et que tant qu'elle restera à l'état d'institution, on ne peut songer à refuser aux belligérants des droits qui ont été consacrés par une tradition séculaire et qui paraissent découler des nécessités mêmes. Mais il importe, d'autre part, de ne pas

perdre de vue que des problèmes aussi délicats que ceux qui nous préoccupent doivent être avant tout dominés par des considérations d'humanité, de civilisation et du respect de la propriété privée. Nous voulons espérer que c'est dans cet esprit que seront tranchées les difficultés qui peuvent se présenter et que les solutions qui interviendront en notre matière marqueront une nouvelle étape dans la voie de la justice et du progrès.

Vu :
Le Doyen,
F. LARNAUDE.

Vu :
Le Président de la Thèse,
L. RENAULT.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur
de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
BIBLIOGRAPHIE.	1
AVANT-PROPOS.	5
CHAPITRE PREMIER. — Exposé historique au point de vue diplomatique et administratif.	7
CHAPITRE II. — Les conceptions techniques.	41
CHAPITRE III. — Les conditions juridiques de la construction du tunnel.	49
CHAPITRE IV. — Régime juridique du tunnel en temps de paix.	63
CHAPITRE V. — Régime juridique du tunnel en temps de guerre.	93
CONCLUSION	115

